

Manifest Mobiliteit 2.0

Pleidooi voor een betere (stads)regionale samenhang
tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling





Dit manifest voor een betere samenhang tussen mobiliteit en ruimtelijke planning, tussen stad en regio, werd opgemaakt door de **Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning (VRP)**. Het manifest wil een aanzet geven tot debat en actie.

Een eerste versie van het manifest werd in mei 2015 opgemaakt. Sindsdien is er in een 'VRP Lab Mobiliteit', een denktank met heel wat prominente experts, gewerkt aan een inhoudelijke verbreding en verdieping. De groep bestond uit academici, ruimtelijk planners en ontwerpers, (boven)lokale administraties, vervoersaanbieders, mobiliteitsdeskundigen... uit verschillende regio's in Vlaanderen. Gezien het besloten karakter van deze denktank kon vrijuit en in de diepte ingegaan worden op de knelpunten en de oplossingspistes voor een betere samenhang tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. Het resultaat kan u lezen in voorliggend Manifest Mobiliteit 2.0.

Mede-auteurs: *Wout Baert, Kobe Boussauw, Conrad De Poortere, Filip De Rynck, Steven Hoornaert, Dirk Lauwers, Angelo Meuleman, Willy Miermans, Stijn Oosterlynck, Kris Peeters, An Rekkers, Stephan Reniers, Joris Scheers, Hans Tindemans, Hans Van Hoof, Johan Van Reeth, Sylvie Van Damme, Filip Vanhaverbeke, Peter Vermeulen, Sven Vlassenroot, Miguel Vertriest en anderen.*

Manifest Mobiliteit 2.0 - 3 juni 2016

INHOUDSOPGAVE

1. HET MANIFEST SAMENGEVAT	5
Nabijheid en Transit Oriented Development als uitgangspunten	5
2. INTRODUCTIE	8
3. DE UITGANGSPUNTEN	11
3.1. Kiezen voor nabijheid.....	11
3.2. Kiezen voor Transit Oriented Development	13
4. VIJF SLEUTELKWESTIES	15
4.1. VAN AUTOBELEID NAAR GENETWERKTE MOBILITEIT	15
4.1.1 Naar een duurzamer evenwicht tussen modi	15
4.1.2. Een hoogwaardig openbaar vervoer als ruggengraat.....	16
4.1.3. Ruim baan voor fiets(innovatie)	18
4.1.4. Slimme combinaties van vervoersmiddelen en functies	22
4.1.5. Van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid	24
4.1.6. Een nieuw, verruimd en ambitieus OV-beleid	25
4.2. KIEZEN VOOR RUIMTELIJKE KWALITEIT	27
4.2.1. Een actief locatiebeleid, met verdichting op knooppunten	27
4.2.2. Verkeersruimte integreren in de publieke ruimte.....	29
4.3. INVESTEREN IN RUIMTELIJKE PROCESREGIE	31
4.3.1. Mobiliteit verbinden met (stads)regionale ontwikkeling	32
4.3.2. Lusten en lasten beter verdelen door koppeling van programma's	34
4.3.3. Stakeholdermanagement en beheersing van sociale complexiteit	35
4.3.4. Regionale regisseurs	35
4.3.5. Middenveld, economische actoren en burgerbewegingen moeten sterker wegen op ruimtelijke agenda.....	37
4.3.6. Benut de kracht van het ontwerp	38
4.4. REGIONALE SAMENWERKING EN ORGANISATIE.....	39
4.4.1. De regionale schaal wordt steeds relevanter.....	39
4.4.2. Regionale samenwerking: geen bestuurlijke blauwdruk, geen vrijblijvendheid	40
4.5. EEN AANGEPAST ALGEMEEN BELEIDSKADER	43
4.5.1. Private investeringen als hefboom.....	43
4.5.2. Het financieel en fiscaal beleid stroomlijnen	45

1. HET MANIFEST SAMENGEVAT

Hoe kunnen we efficiënter omgaan met de bestaande infrastructurele rijkdom? Hoe kunnen we onze bereikbaarheid opnieuw garanderen door ruimtelijke ontwikkelingen beter op elkaar af te stemmen? Hoe kunnen we sociale en economische interactie blijven garanderen zonder onze omgeving bovenmatig te belasten? En op welke wijze moet toekomstgerichte mobiliteitsplanning inspelen op technologische en maatschappelijke innovaties? De VRP bracht een groep academici, mobiliteitsexperts en ruimtelijk planners bijeen om zich hierover te buigen.

Het resultaat is het Manifest Mobiliteit bestaande uit 2 uitgangspunten en 5 sleutelkwesties, die zowel ingaan op inhoudelijke keuzes als op noodzakelijke organisatorische veranderingen.

Het is een pleidooi voor het creëren van nabijheid, door te investeren in kernversterking en in de ontwikkeling rond vervoersknooppunten. Verdichting, functievermenging en een kwaliteitsvol publiek domein zijn het recept voor het terugdringen van de vervoersvraag. Verplaatsingen over lange afstand moeten veel meer dan nu ingevuld kunnen worden met openbaar vervoer en met de fiets. Dit laatste vergt uitdrukkelijk wel meer infrastructuur. Meer bereikbaarheid met minder (auto)verkeer. Deze keuze is vanuit economisch, sociaal en ecologisch oogpunt meer verantwoord dan het blijvend faciliteren en stimuleren van de mobiliteitsgroei en een ongebreideld grondaanbod.

Nabijheid en Transit Oriented Development als uitgangspunten

Vlaanderen moet, in navolging van stedelijke regio's wereldwijd, de omslag maken van een infrastructuurgericht mobiliteitsbeleid naar een beleid dat inzet op nabijheid, bereikbaarheid, en leefkwaliteit. Topsteden als Amsterdam, Barcelona, Basel, Freiburg, Hamburg, Kopenhagen, London, Lyon, Madrid, Metz, Nantes, Stockholm, Wenen en Zürich geven de richting aan. Zij kozen voor een coherente stadsregionale aanpak en een stedelijke infrastructuur op mensenmaat. Het succes en de leefbaarheid van deze steden is het tastbare bewijs dat ze de juiste keuze hebben gemaakt. Het concept Transit Oriented Development (TOD), dat wereldwijd opgang maakt, is hiervoor het recept dat we ook in Vlaanderen moeten toepassen.

Vijf sleutelkwesties

1. Van automobilititeit naar genetwerkte mobiliteit

Het is van cruciaal belang dat ons denken en handelen over mobiliteit verandert. Dit betekent concreet: minder auto-afhankelijkheid en meer aandacht voor vervoersalternatieven. De industrie brengt vooral zelfrijdende auto's in beeld als het over de toekomst van de mobiliteit gaat. Maar de echte innovatie moet even goed komen van de fiets en het openbaar vervoer. Die moeten ingepast worden in een bredere mobiliteitsstrategie waarin bijvoorbeeld ook autodelen en parkeermogelijkheden zijn opgenomen. Collectieve vervoersmodi (trein, tram, metro, bus) moeten dus

gecombineerd worden met flexibelere mobiliteitsdiensten én ruimtelijke ontwikkelingen. Om dat goed te doen functioneren is een doordachte regie nodig. Daarom is de overheid aan zet, niet (alleen) de markt.

Het ruimtelijk beleid dient een kader te bieden en initiatieven te nemen zodat verschillende functies (wonen, werken, winkelen...), bestemmingen en voorzieningen samen ontwikkeld worden in dichte kernen. Ze moeten gelokaliseerd worden in de buurt van multimodale knooppunten en vervoersassen.

Een actief locatiebeleid is dus essentieel. Hogere densiteit en functievermenging creëren nabijheid, waardoor een vlotte bereikbaarheid kan gegarandeerd worden met minder verkeer. Bovendien zijn nabijheid en densiteit ook noodzakelijk om voldoende 'massa' te genereren voor collectieve vervoerssystemen en nieuwe mobiliteitsdiensten. Dit is het principe van TOD.

2. Kiezen voor ruimtelijke kwaliteit

De commotie die vandaag bijna onvermijdelijk opdoemt bij elk mobiliteits- en ruimtelijk project is voor een groot stuk terug te brengen tot een vraag over omgevingskwaliteit. Daarin staat niet enkel de vraag *wat* we doen, maar ook *hoe* we dit doen voorop. We moeten dus meer inzetten op ruimtelijke kwaliteit door een meer geïntegreerd infrastructuurontwerp. Elke infrastructurele ingreep moet erop gericht zijn het omringende landschap en het sociale functioneren te versterken. Elke infrastructuuropdracht zou voortaan vanuit dit bredere perspectief moeten opgevat worden. Een puur verkeerstechnische of vervoerstechnische benadering (hoe kan infrastructuur zo ontworpen worden dat voertuigen zo efficiënt mogelijk van A naar B kunnen bewegen) zou definitief tot het verleden moeten behoren.

3. Investeren in ruimtelijke procesregie

Mobiliteits- en infrastructuurbeleid dienen dan ook een zeer centrale functie te krijgen in de algemene (stads)regionale ontwikkeling. Naast het bevorderen van de bereikbaarheid zelf (voor diverse vervoerswijzen) zijn ook vraagstukken over milieu, gezondheid, groenstructuren, klimaat ... hieraan te koppelen en als evenwaardig in een ontwikkelingsproject mee te nemen. We pleiten er dan ook voor om diverse infrastructuurprojecten en vervoersplannen in Vlaanderen te herbekijken. Er is een absolute nood aan een koppeling en afstemming van programma's. Om ruimtelijke processen sneller te kunnen realiseren zal meer rekenschap moeten worden gegeven aan de socio-culturele complexiteit. Lusten en lasten kunnen beter verdeeld worden door een koppeling van programma's. Een procesregie die op zoek gaat naar maximale betrokkenheid en draagvlak is daarbij noodzakelijk. In die zin kan het aanstellen van regionale regisseurs een belangrijke stap zijn in het betrekken van de belangengemeenschap en het zoeken naar windows of opportunity.

4. Regionale samenwerking en organisatie

Als ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit niet in samenhang worden ontwikkeld, zullen de mobiliteitsproblemen enkel nog vergroten en de kosten uit de hand lopen. We zijn ervan overtuigd dat TOD als concept een opstap is naar een andere governance-aanpak en een slagkrachtigere overheid. Het is namelijk cruciaal om in partnerschap tussen overheden en partners (ondernemers,

middenveld, burgers) een soort van lokale “collectieve intelligentie” op te bouwen. Dit kan door (stads)regionale samenwerking en procesregie.

Noch een gemeente, noch Vlaanderen zijn het meest geschikte niveau om het toekomstgericht mobiliteits- en ruimtelijk beleid uit te werken: regionale regisseurs en - platformen moeten de koppeling en de afstemming van programma’s bewerkstelligen. Door verschillende stedelijke en regionale infrastructuur- en andere projecten met elkaar te verbinden en in een regionale strategische visie in te bedden, kan een maatschappelijke consensus groeien voor economische, ecologische en sociale belangen.

Een combinatie van stimuli en verplichtingen moeten druk geven aan overheden om op regionale schaal te gaan samenwerken, plannen, investeren en beheren. De Vlaamse overheid moet regio’s uitdagen om ambitieuze, geïntegreerde projecten uit te werken en hen een kader aanbieden voor de oprichting van een regionale structuur met expertise, financiële slagkracht en (politieke) beslissingsmacht.

Regionale onderhandelingsplatformen verdienen slagkracht en dus moeten lokale besturen structureel ondersteund worden door de Vlaamse overheid: zowel qua organisatiestructuur, financiële middelen als instrumentarium. Bovendien kan een platform ook slechts werken als de Vlaamse administraties met voldoende gemandateerde en op elkaar afgestemde vertegenwoordigers participeren.

5. Een aangepast algemeen beleidskader

In tijden van besparing moet de schaarste van publieke middelen als een kans gezien worden om een nieuwe weg in te slaan en een draagvlak te vinden voor een meer directe koppeling van kosten en baten van mobiliteits- en infrastructuurinvesteringen. Nu is er vaak een onevenwichtige verdeling tussen lusten en lasten doordat slechts een beperkt aantal private partijen de meerwaarde opstrijkt van publieke investeringen. Door infrastructuur, investeringen in openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkelingsprojecten aan elkaar te koppelen, kunnen niet alleen de lusten en de lasten evenwichtiger verdeeld worden, maar kunnen door samenspraak ook ontwerpen gerealiseerd worden die een win-win opleveren voor diverse partijen.

Momenteel staat het federale fiscaal beleid haaks op een duurzaam mobiliteitsbeleid. Het stimuleert niet enkel de aankoop en het gebruik van salariswagens, maar ondersteunt in woon-werkverkeer ook nog eens verre afstanden. Het financieel en fiscaal beleid moeten worden bijgesteld. Er is duidelijk nood aan een tax shift. Een mobiliteitsbudget kan een stap in de goede richting zijn, maar is op zich onvoldoende.

Met een systeem van rekeningrijden kan een mobiliteitsturend beleid uitgewerkt worden indien ook voldoende kwalitatieve alternatieven beschikbaar zijn. We moeten dus naar een robuuster systeem van genetwerkte mobiliteit. Het in dit Manifest Mobiliteit voorgestelde regionale mobiliteitsbeleid op basis van TOD is hiervoor het meest aangewezen. Een dergelijke geïntegreerde aanpak is dus zowel vanuit mobiliteits- als vanuit financieel oogpunt de meest toekomstgerichte keuze.

2. INTRODUCTIE



Het is vijf voor twaalf Vlaanderen en Brussel vormen vandaag tegelijkertijd één van de best ontsloten én meest congestiegevoelige regio's van Europa. Dat lijkt een contradictie, maar dat is het niet. Alle regio's met een dicht wegennet kampen met veel files. Het is dan ook niet verwonderlijk dat het land dat bekend staat om zijn uiterst dichte wegennet, zich ook tot "filekampioen" kroont. Als de afstemming tussen mobiliteit en verstedelijking op korte termijn niet drastisch verbetert, zal de bereikbaarheid in Vlaanderen op dusdanige manier in het gedrang komen dat dit gewest nog moeilijk zijn ambitie zal kunnen waarmaken om zich als economische top-regio te ontwikkelen.

Dat het met de aanpak van infrastructuur en ruimtelijke ordening in Vlaanderen anders moet, valt onder andere af te lezen aan de weerstand die vele groot- en kleinschalige projecten oproepen. De meest spraakmakende voorbeelden zijn complexe projecten zoals UPlace (Machelen), The Loop (Gent) en Hoog-Kortrijk, of de zogenaamde 'missing links', zoals de noord-zuidverbinding in Limburg en de Oosterweelverbinding in Antwerpen. Maar ook de dossiers van de voetbalstadions, of tal van kleinere projecten zoals nieuwe ziekenhuizen (Mechelen, Roeselare, Genk, Turnhout en misschien binnenkort ook Hasselt) of hogescholen (Leuven...) passen in dit rijtje. Overheden dienen daar hun lessen uit te trekken. Zonder een meer geïntegreerde aanpak zullen de mobiliteitsproblemen enkel vergroten en lopen de kosten voor de overheid, maar ook voor bedrijven en gezinnen verder uit de hand. En die geïntegreerde aanpak kan er maar op één manier komen: door meer samenhang tussen het ruimtelijk, infrastructuur- en mobiliteitsbeleid.

Het 'automobile' groeimodel dat sinds de jaren 1950 bepalend is geweest voor onze welvaart en ons ruimtelijk functioneren, heeft zijn limieten meer dan overschreden

In heel wat Europese landen, voornamelijk in stedelijke regio's, werd de omslag van een infrastructuurgericht mobiliteitsbeleid naar een beleid dat inzet op bereikbaarheid, nabijheid en leefkwaliteit gemaakt. Amsterdam, Barcelona, Basel, Freiburg, Hamburg, Kopenhagen, London, Lyon, Madrid, Metz, Nantes, Stockholm, Wenen Zurich... ze kozen allemaal vanuit een coherente stadsregionale aanpak opnieuw voor een stedelijke infrastructuur op mensenmaat. Het succes van hun bredere stadsvernieuwing is daarbij het tastbare bewijs dat deze stadsregio's voor de juiste weg gekozen hebben.

Koerswijziging Ook in Vlaanderen moeten we het aanbod-gedreven vervoersbeleid achter ons durven laten. De maatschappelijke context verandert in snel tempo. Het 'automobile' groeimodel dat sinds de jaren 1950 bepalend is geweest voor onze welvaart en ons ruimtelijk functioneren, heeft zijn limieten meer dan overschreden. Het is inmiddels wetenschappelijk - en ook vaak genoeg proefondervindelijk bewezen - dat meer capaciteit door extra wegen of rijstroken het probleem alleen maar vergroot. Meer wegcapaciteit zuigt extra verkeer aan en wordt in sterk verstedelijkte regio's als Vlaanderen vrij snel terug opgevuld. Bredere wegen leiden tot bredere files. Extra beton vergroot zo niet enkel de structurele files, maar ook de gevolgen van incidentele files.

Meer wegcapaciteit zuigt extra verkeer aan



De evolutie naar zelfsturende wagens zal dit niet veranderen. Hoewel Google, Tesla en andere innovatieve bedrijven snel zelfsturende voertuigen op de markt kunnen brengen, zullen de hoge verwachtingen – capaciteit en comfort verhogend, veiliger, duurzamer en efficiënter – op systeemniveau toch vooral utopisch blijven. Technologische innovatie zal niet van zelf leiden tot een efficiënter en duurzamer mobiliteitssysteem. We zullen pas echt van de vruchten van technologische innovatie kunnen plukken als ons denken en handelen over mobiliteit verandert.

Een goed functionerende (robuuste) vervoersstructuur vraagt om een betere afstemming van verschillende modi en een betere inpassing van verkeer in de omgeving. Het gaat hier in de eerste plaats om het beheersen van de vervoersvraag: mobiliteit benaderd vanuit bereikbaarheid, nabijheid en leefkwaliteit. Het komt er dus op aan om mobiliteit en ruimtelijke ordening aan elkaar te koppelen door een sturend locatiebeleid te voeren. Een bundeling en concentratie van voorzieningen en functies kan de behoefte aan verplaatsingen en afgelegde kilometers verminderen (en stappen en fietsen stimuleren). Bovendien is dit noodzakelijk om voldoende kritische massa te creëren voor lokale basisvoorzieningen en een performant openbaar vervoer.

Vlaanderen bereidt momenteel een Beleidsplan Ruimte én een nieuw Mobiliteitsplan voor. Minister Weyts presenteerde alvast zijn ambities op het vlak van fietsbeleid met het eerste Vlaamse Fietsactieplan. De NMBS werkt verder aan een vernieuwd investerings- en vervoersplan. De Lijn zal haar dienstverlening in het licht van de opgelegde besparingen en de overgang van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid anders moeten gaan organiseren. Vanuit de Vlaamse Klimaatconferentie is de roep voor een beter afgestemd mobiliteits- en ruimtelijk beleid groot. Kortom, er zijn belangrijke opportuniteiten om het stuur drastisch om te gooien.

3. DE UITGANGSPUNTEN

3.1. Kiezen voor nabijheid

De 'verwachte mobiliteitsgroei' of de 'autonome groei van het wegverkeer' heeft vandaag ten onrechte het statuut van een onontkoombare natuurwet die steeds meer moet gefaciliteerd worden. Ten onrechte. Volgens de 'fundamentele filewet' zal de capaciteit van het wegennet uitbreiden en er enkel toe leiden dat de gecreëerde capaciteitsmarge steeds terug zal worden opgevuld door de 'latente' en 'geïnduceerde' vraag¹: Verplaatsingen die vroeger niet werden gemaakt bij gebrek aan 'plaats' op de weg, zullen dan toch worden gemaakt.²

Alleen minder wegen leiden tot minder files

Ook het omgekeerde geldt: bij een vermindering van de wegcapaciteit zal een deel van het verkeer wel degelijk verdwijnen. Ook daar houden verkeersmodellen – die als onderbouwing voor het huidige beleid worden gehanteerd – te weinig of geen rekening mee. Alleen minder wegen leiden tot minder files. En – anders dan vaak gedacht – niet tot minder mobiliteit.

In dat verband is ook de BREVER-wet³ cruciaal. Deze wet van 'Behoud van REistijd en VERplaatsing' geeft aan dat mensen per dag gemiddeld maar 1 uur 20 minuten spenderen aan verplaatsingen. Dat is zo wereldwijd, in alle culturen en op alle niveaus van ontwikkeling. Deze wet negeren bij de uittekening van een mobiliteitsbeleid is alsof ingenieurs bij het ontwerp van bruggen de wet van Newton naast zich neer zouden leggen. We pleiten er dan ook voor om deze wet nadrukkelijker ter harte te nemen bij het uittekenen van mobiliteitsoplossingen. Het gaat er dus niet langer om de verkeersgroei op te vangen of te stimuleren. Op die manier winnen we geen tijd, maar vergroten we enkel de afstand, en bijgevolg ons ruimtebeslag. Vandaar dat het er om moet gaan om de mobiliteitsbehoeften te beheersen en te kiezen voor nabijheid, met kortere verplaatsingen binnen dezelfde tijd die dan te voet of met de fiets kunnen gemaakt worden.

Met de BREVER-wet in gedachten mag het wel duidelijk zijn dat een infrastructuurbeleid gericht op het oplossen van files voor onze regio een onverantwoord hoge investering zou betekenen. Het is veel realistischer om files te beheersen door het vervoerssysteem robuuster te maken, namelijk door alternatieven te ontwikkelen (intermodaliteit) en door te investeren in mobiliteitsoplossende en

¹ Zie Downs (1962,1992) The 'fundamental law of highway congestion', in het Nederlands: de fundamentele filewet. Latente verplaatsingen zijn verplaatsingen die nu niet gemaakt worden omdat er congestie optreedt (en de 80 minuten van de BREVER_wet (zie verder) "op zijn". Geïnduceerde vraag is de vraag die ontstaat door nieuwe infrastructuur (doordat men gemiddeld met zijn 80 minuten meer kan gaan doen.)

² We zien dit fenomeen ook bij de fiets: meer fietsinfrastructuur betekent meer fietsers. Het succes van de fietssnelwegen is het levende bewijs.

³ De BREVER-wet is de wet van Behoud van REistijd en VERplaatsingen (geponeerd door G. Hupkes, 1977). Deze wetmatigheid houdt in dat op geaggregeerd niveau elk individu een vrijwel constant aandeel van zijn of haar tijd (namelijk 70 à 90 min/dag) aan verplaatsingen besteedt. Onderzoek van Zahavi et al. toonde deze constante wereldwijd aan. In de Engelse literatuur spreekt men van "Marchetti's constant". In economische kringen staat dit fenomeen bekend voor goederen met een zeer hoge flexibiliteit van de vraag.

flankerende maatregelen.⁴ Om - zeker in een stedelijke context - het autosysteem zelf niet te laten verstikken moet dus, bijna paradoxaal, meer geïnvesteerd worden in de alternatieven. Een modal shift naar fiets en OV maakt opnieuw ruimte en capaciteit vrij. Op korte en middellange termijn zal de auto niettemin een belangrijk onderdeel blijven van ons mobiliteitssysteem.

Vanuit individueel standpunt is de keuze voor de auto vaak evident, maar maatschappelijk zorgt het voor hoge kosten (files, luchtvervuiling, klimaatopwarming, lawaaihinder, extensief ruimtebeslag ...). Hier is sprake van een variant van het *tragedy of the commons*-probleem. Het komt erop aan de autoafhankelijkheid en de daarmee gepaarde negatieve effecten terug te dringen.

Het bestrijden van files door uitbreiding van weginfrastructuur zou dus steeds de laatste optie moeten zijn voor het mobiliteitsbeleid



Investeren in het principe 'bereikbaarheid door nabijheid' én in een slagkrachtig openbaar vervoer is vanuit breed maatschappelijk oogpunt aangewezen omdat daardoor veel maatschappelijke uitdagingen tegelijk worden aangepakt. Wat betreft mobiliteit gaat het o.a. om de verhoging van de verkeersveiligheid, het wegwerken van mobiliteitsarmoede en een verhoging van de leefkwaliteit. Een dergelijke strategie biedt tevens de basis om aan economische en sociale kernversterking te doen en dus de nefaste ruimtelijke spreiding en versnippering tegen te gaan.

Het bestrijden van files door uitbreiding van weginfrastructuur zou dus steeds de laatste optie moeten zijn voor het mobiliteitsbeleid. Mogelijke oplossingen moeten eerst gevonden worden in de ruimtelijke ordening, een optimalisatie van het openbaar vervoer, prijsbeleid en mobiliteitsmanagement.

Enkel daar waar deze strategieën geen oplossingen bieden voor een lokale flessenhals of een zeer incidentgevoelig knelpunt in het wegennet, kan een aanpassing van weginfrastructuur overwogen worden. Die moet dan vooral gericht zijn op de optimalisatie van het bestaande wegennet en op de uitbouw van een sterkere, leesbare hiërarchie in dat hele systeem.

⁴ Financiële en fiscale maatregelen (zoal o.a. rekeningrijden, tolheffing, parkeerheffingen ...), mobiliteitsmanagement, maar ook bv. maatregelen in functie van het creëren van nabijheid, kernversterking, ...

3.2. Kiezen voor Transit Oriented Development

Transit Oriented Development (TOD) is een stedenbouwkundig principe dat staat voor het ontwikkelen in dichte kernen rond multimodale knooppunten en langs vervoersassen met concentraties van wonen, werken en voorzieningen. TOD wordt wereldwijd hét leidende ontwikkelingsprincipe in sterk verstedelijkte gebieden, omdat het de beste garantie biedt om bevolkingsgroei en economische ontwikkeling te laten samengaan met leefkwaliteit en bereikbaarheid. Een hogere bebouwingsdichtheid, de autoluwe inrichting van het publiek domein en een goede ontsluiting met hoogwaardig openbaar vervoer zijn daarbij de basisingrediënten. Ørestad in Kopenhagen, Vauban in Freiburg, de vertrammingprojecten in o.a. Lyon en Bordeaux zijn gekende Europese voorbeelden.

De groei van bedrijvigheid en bevolking gebeurt in Vlaanderen nog steeds erg verspreid over het Vlaamse grondgebied. Dat werkt congestie in de hand en maakt een bundeling van goederenstromen of het inzetten van hoogwaardig openbaar vervoer onmogelijk

De wijze waarop mobiliteit en ruimte de voorbije decennia in Vlaanderen werden vormgegeven staat haaks op dit principe. De groei van bedrijvigheid en bevolking gebeurt in Vlaanderen nog steeds erg verspreid over het Vlaamse grondgebied. Dat werkt congestie in de hand en maakt een bundeling van goederenstromen of het inzetten van hoogwaardig openbaar vervoer onmogelijk. Het aansnijden van slecht gelegen 'greenfields'⁵ moet dus op korte termijn gestopt worden. Mobiliteitsintensieve diensten horen in de kernen of op knooppunten, in plaats van langs verbindingswegen. Zo niet kan Vlaanderen geen performant openbaarvervoersysteem ontwikkelen en zal de congestie alsmaar toenemen, ook buiten de grote steden en snel- of ringwegen. Brussel en Antwerpen staan reeds in de top-drie van de meest filegevoelige steden ter wereld. Zonder grondige beleidswijziging, zonder TOD, zal dit fenomeen zich alleen maar verder verspreiden in heel Vlaanderen.

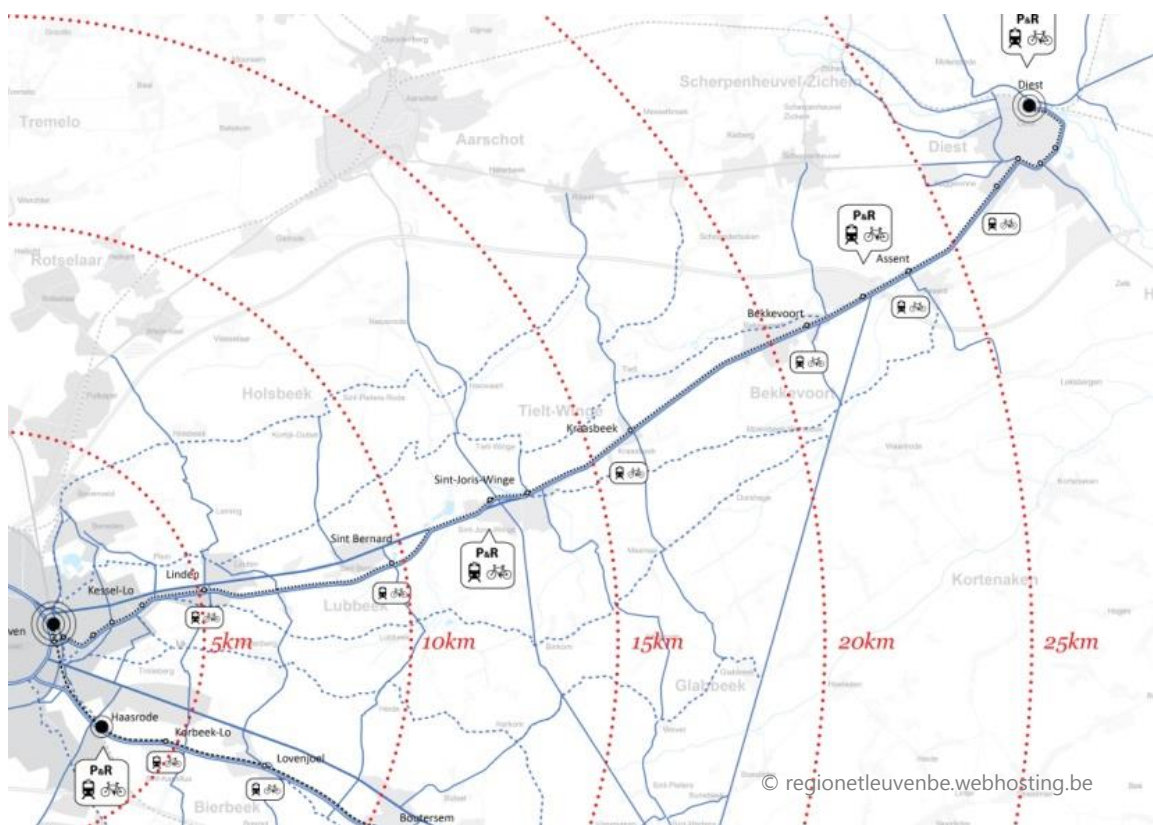
Toch kan ook in 'verkavelingsvlaanderen'⁶ de omslag nog gemaakt worden, tenminste als er in de komende jaren beleidsmatig consequente keuzes gemaakt worden voor een actief locatiebeleid in functie van verdichting en kernversterking, gekoppeld aan een hoogwaardig openbaarvervoersysteem. En ja, dat vergt dus ook ingrijpen - sanering - in de bestaande ruimtelijke wanorde.

⁵ Open ruimte die ontwikkeld wordt, bv. als verkaveling of bedrijventerrein.

⁶ Vrij naar Filip Canfyn 'Het syndroom van verkavelingsvlaanderen', VUB press 2014

In Vlaams-Brabant is Regionet Leuven, winnaar van de Vlaamse Planningsprijs 2014, een belangrijke pilot. Voor het eerst wordt op het schaalniveau van een stedelijke regio een geïntegreerd antwoord gezocht voor het nijpende mobiliteitsprobleem dat samenhangt met bevolkingsgroei en economische expansie. Investerings in hoogwaardige netwerken voor openbaar vervoer en fiets gaan samen met een oordeelkundige verdichting van bestaande woonkernen en bedrijventerreinen, maar ook met nieuwe ontwikkelingsprojecten ter hoogte van de haltes in het netwerk. Het is wel nu of nooit. Als de verwachte bevolkingstoename niet wordt opgevangen rond de knooppunten van openbaar vervoer, maar gewoon in het gangbare spreidingsmodel, dan is het over 10 jaar niet meer nodig om nog een mobiliteitsbeleid te voeren, dan is de efficiënte uitbouw van openbaar vervoer voorgoed onmogelijk.

Als de verwachte bevolkingstoename niet wordt opgevangen rond de knooppunten van openbaar vervoer, maar gewoon in het gangbare spreidingsmodel, dan is het over 10 jaar niet meer nodig om nog een mobiliteitsbeleid te voeren



Andere regio's hebben eveneens nood aan zo'n geïntegreerde regionale ontwikkelingsvisie, maar dan op maat van die specifieke regio. Of het nu gaat om de regio Antwerpen, Gent, Kortrijk, Hasselt-Genk of meer landelijke regio's: de concrete invulling zal sterk afhankelijk zijn van densiteit, economische ontwikkeling en andere maatschappelijke dynamieken, telkens inspeland op de eigen ruimtelijke context en op het historische nederzettingspatroon.

4. VIJF SLEUTELKWESTIES

4.1. Van autobeleid naar genetwerkte mobiliteit

4.1.1 Naar een duurzamer evenwicht tussen modi

Wereldwijd is er op vlak van mobiliteit echt iets in beweging. De opkomst en innovatie van de fiets in allerlei vormen en gedaanten is een wereldwijde trend. Daarnaast zijn er uiteraard ook de zelfsturende voertuigen, ITS-toepassingen, apps en internetplatformen en allerlei mobiliteitsdiensten.

Toekomstgerichte mobiliteitsplanning houdt best rekening met veranderende verhoudingen tussen (nieuwe) mobiliteitsdiensten en gebruikers. Maar technologische innovatie zal niet vanzelf leiden tot een efficiënter en duurzamer mobiliteitssysteem. We zullen pas echt van de vruchten van technologische innovatie kunnen plukken als we een shift maken van een individuele georiënteerd vervoer via eigen wagen naar meer collectieve oplossingen.

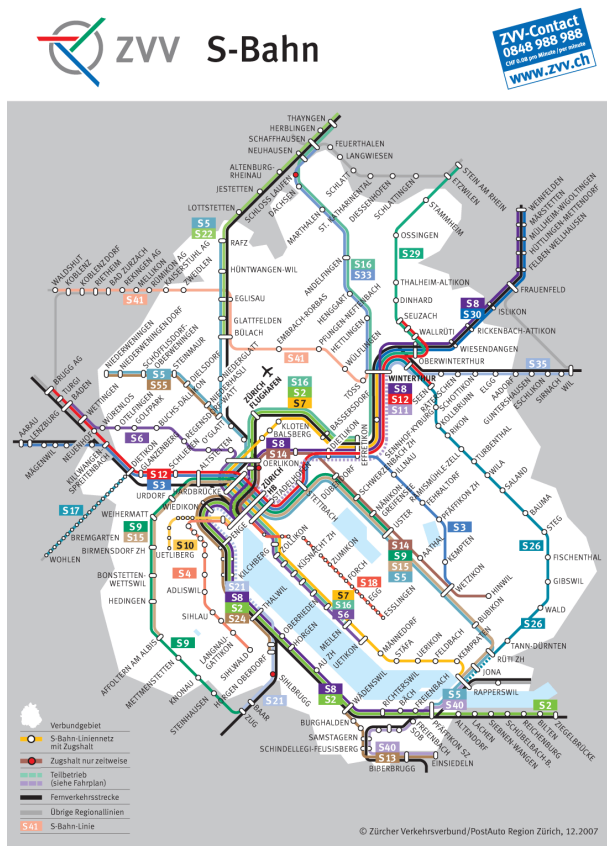
Indien we het huidige mobiliteitsparadigma - waarin individueel autobezit en autobereikbaarheid centraal staan - blijven aanhouden zal technologische innovatie weinig bijdragen tot een meer duurzame samenleving. Hierdoor zal immers de mobiliteitsgroei en individuele gemotoriseerde verplaatsingen - zelfs sterker nog dan vandaag al het geval is – verder worden gefaciliteerd. De beloofde positieve effecten op vlak van ecologie, verkeersleefbaarheid... zullen suboptimaal blijven omdat relatieve vooruitgang - op niveau van het voertuig of voertuigkilometer - niet opweegt tegen de steeds grotere absolute mobiliteitsgroei.

De verwachting is dat de auto - vooral buiten de stedelijke centra - de komende decennia het dominante vervoermiddel blijft. Maar om ons mobiliteitssysteem duurzaam en toekomstbestendig te maken in functie van maatschappelijke uitdagingen zoals klimaat, bereikbaarheid, sociale inclusie, gezondheid, leefkwaliteit, moeten we onze maatschappij minder autoafhankelijk maken. Ruimtelijk betekent dit kiezen voor nabijheid en knooppuntontwikkeling door middel van TOD. Het vergt ook een duurzamer evenwicht tussen vervoersmodi door een systeem van genetwerkte mobiliteit.

Verschillende technologische en maatschappelijke innovaties - gaande van verkeers- en mobiliteitsmanagementdiensten op basis van ITS tot gedeelde mobiliteitsdiensten met apps - laten toe om heel flexibel en op maat in te spelen op de diverse vervoersbehoeften. Met de juiste informatie en de goede condities voor de alternatieve verplaatsingsvormen moet het meer dan vandaag mogelijk worden om voor elke verplaatsing een aangewezen vervoersvorm of een combinatie van vervoersvormen te vinden. Daartoe is het nodig dat de overheden de innovaties die zich voor fiets en OV aanbieden omarmen en koppelen aan een complementair ruimtelijk beleid. Voor de overheid ligt er dus een belangrijke opdracht om de juiste condities te scheppen door de kaders en spelregels vast te leggen. Ook het op vlak van het individueel autoverkeer kondigen zich een aantal technologische innovaties aan die de rijtaak zullen vergemakkelijken of - op bepaalde trajectonderdelen - zullen overnemen (zelfsturende voertuigen). Van belang is dat deze ontwikkeling in een doordacht scenario wordt gekaderd en toegepast wordt op welbepaalde trajecten of omgevingen en als voor- en natransport voor collectieve vervoerssystemen.

4.1.2. Een hoogwaardig openbaar vervoer als ruggengraat

Vlaanderen is organisch uitgegroeid tot een complexe ruimtelijke structuur van onderling gekoppelde regio's. De grenzen tussen stadscentra en voorsteden, tussen stad en platteland, tussen bebouwde en open ruimte zijn vervaagd. Het resultaat is een hybride en onduidelijke ruimtelijke structuur, bestaande uit subkernen met verschillende functies en dichtheden. Het verplaatsingspatroon in die uitgesmeerde stedelijke regio's is dan ook erg complex en wordt steeds diffuser. De rand-centrumrelatie is nog steeds belangrijk, maar er worden vandaag veel meer kris-krasbewegingen gemaakt dan voorheen. Ons huidige openbaarvervoersaanbod komt onvoldoende tegemoet aan deze kris-krasbewegingen.



Het huidige IC-aanbod tracht het polycentrisch netwerk van steden in Vlaanderen te verbinden. Maar binnen de stedelijke regio moeten lokale centra ook beter verbonden worden, niet alleen radiaal, maar ook tangentieel. Op dit (stads)regionale niveau doen zich de meeste verplaatsingen voor. De vervoersmaatschappijen (De Lijn, de NMBS, de MIVB en de vervoerbedrijven in de grensregio's) hebben hiervoor tot nu toe geen coherent en afdoend aanbod kunnen ontwikkelen.⁷ Willen we het openbaar vervoer opnieuw ruimtelijk structurerend maken, dan moeten we, binnen dit zogenaamde 'Daily Urban System'⁸ investeren in een samenhangend netwerk van openbaar vervoer, dat knooppunten binnen een regio verbindt en dat samenhangt met een intensivering van de ruimtelijke ontwikkeling.

⁷ Uit onderzoek over verplaatsingsgedrag blijkt dat tot 3 km de fiets concurrentieel is met de auto, vanaf meer dan 30 km komt de trein in aanmerking. Vooral tussen de 5 à 30 km blijkt momenteel geen snel, comfortabel en duurzaam vervoersalternatief voor de auto voorhanden te zijn. (zie cijfers OVG Vlaanderen). Wellicht is de elektrische fiets hier een *gamechanger*.

⁸ Het daily urban system is de ruimte waarbinnen een groot deel van de dagelijkse activiteiten van mensen en bedrijven zich afspeelt. Een daily urban system is opgebouwd rond verschillende stromen van bewegingen: wonen (verhuissstromen), werken (woon-werkverkeer), winkelen (koopstromen), vrije tijd/recreatie/horeca (bezoekersstromen), mobiliteit (verkeersstromen), produceren (grondstoffen, afvalstoffen)... . Ondanks de schaalvergroting komt dit nog steeds grotendeels overeen met de stadsregio.

Wanneer Transit Oriented Development een kans wil krijgen in Vlaanderen zal dus niet alleen fors moeten ingezet worden op assen die de voorstad met de stad verbinden, maar zeker ook op links tussen de verschillende voorstedelijke centra. Het resultaat moet een leesbaar netwerk zijn waarin alle openbaarvervoersknooppunten verbonden zijn met hoogfrequent en snel vervoer. Daardoor kan zelfs wie ergens voor het eerst komt probleemloos en zonder spoorboekje ook complexe verplaatsingen met meerdere overstappen maken. Dat netwerk moet de ruggengraat vormen van de hele regionale ontwikkeling.

Wanneer Transit Oriented Development een kans wil krijgen in Vlaanderen zal niet alleen moeten ingezet worden op assen die de voorstad met de stad verbinden, maar ook op links tussen verschillende voorstedelijke centra

Hoogwaardig openbaar vervoer vereist tram- en busverbindingen met een hoge frequentie en betrouwbaarheid. Dat betekent dus: systematische voorrang in de doorstroming (vandaag een aanzienlijk probleem dat een andere benadering door de wegbeheerders vereist), een minimumaanbod in de daluren en een hoog niveau van informatie en comfort. Het vergt ook een goede inpassing in het stedelijk weefsel, zonder overdadig zware infrastructuur. Dat betekent dus conform het STOP-principe ook systematische voorrang op privévervoer in de doorstroming.

De commerciële snelheid van het bus- en tramnetwerk van De Lijn ligt vandaag op veel van de stedelijke en voorstedelijke verbindingen veel te laag. Dat betekent niet enkel tijdverlies voor de reiziger, maar ook veel geldverlies voor de overheid. Het openbaar vervoer kan dan ook via een lijnvoering met gegarandeerde doorstroming en gekoppeld aan vaak beperkte maatregelen, een kwaliteitssprong maken.⁹ Dit vraagt dan wel een gedurfd beleid met soms heel harde keuzes. Daarnaast is het noodzakelijk om de veelheid aan lijnen om te vormen tot consistente en leesbare netwerken. Dat moet de basisopdracht zijn voor de wegbeheerders en De Lijn de komende decennia.

⁹ Een vergelijking: de trammaatschappij in Freiburg krijgt op elk kruispunt (behalve twee) absolute prioriteit. In Antwerpen en Gent op geen enkel. De tramassen in het centrum zijn autovrij of liggen in vrije bedding. De commerciële snelheid van de Freiburgse trams ligt dan ook bijna dubbel zo hoog, wat betekent dat met eenzelfde inzet van materieel en personen ongeveer dubbel zoveel service kan geleverd worden.

De NMBS biedt onvoldoende frequente verbindingen aan tussen voorstedelijke stations en de IC-stations. Daarenboven werd de laatste decennia om budgettaire redenen beslist stations te sluiten. We moeten durven kiezen voor een sterker hiërarchisch netwerk (trein, tram, bus), met naadloze overstappen. Dat betekent een focusverschuiving: van optimalisering van afzonderlijke onderdelen naar wat elk kunnen bijdragen aan een optimale ketenmobiliteit. Dit leidt tot een dubbele efficiëntiewinst, zowel voor de reiziger als voor de exploitant. Het moet ook de aanzet zijn tot meer integratie van en een betere samenwerking tussen De Lijn, MIVB, NMBS en de wegbeheerders. Niet elk openbaarvervoersknooppunt heeft dezelfde potentie. En niet elke regio heeft eenzelfde openbaarvervoersaanbod nodig. Er moet dus een aanbod ontwikkeld worden dat het beste past bij het ruimtelijk patroon en de ontwikkelingsdynamiek van elke afzonderlijke regio.

4.1.3. Ruim baan voor fiets(innovatie)

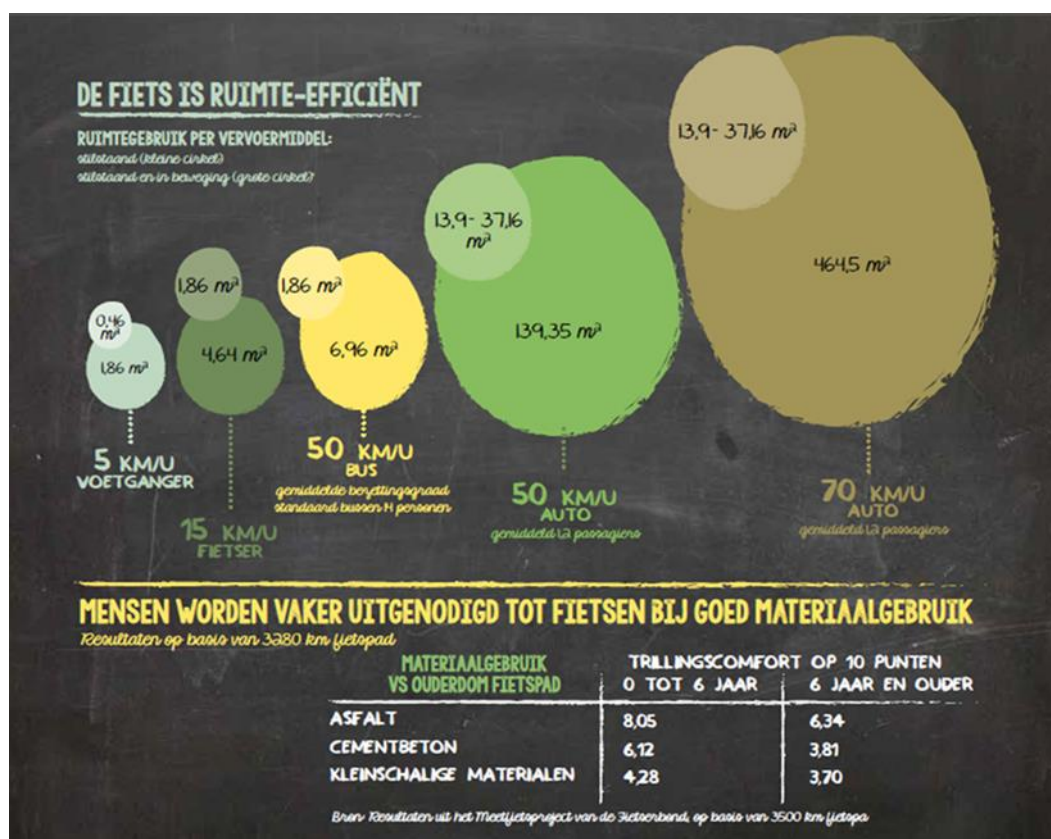
Een versterkt openbaarvervoernetwerk moet de drager worden voor de stedelijke ontwikkeling in Vlaanderen. Maar we moeten realistisch blijven bij het inschatten van de mogelijkheden van het klassieke openbaar vervoer (trein, tram, bus) en we mogen zeker het potentieel van de andere vervoerswijzen niet uit het oog verliezen. De knooppunten dienen uitgerust te worden met een infrastructuur die vlot gecombineerde verplaatsingen mogelijk maakt met verschillende modi (overstapmogelijkheden, fietsstallingen, parkeerplaatsen, ...). Met name de fiets kan – dankzij de culturele inbedding van het fietsen en de steile opgang van de e-bike – een belangrijke rol vervullen in de uitbouw van het mobiliteitsnetwerk en in een Vlaamse vorm van Transit Oriented Development.



In de stad en dorpscentra is de fiets gebruiksvriendelijker en sneller dan een auto en het openbaar vervoer

Momenteel situeert de belangrijkste innovatie in mobiliteit zich immers binnen het fietsgebeuren. Tegelijkertijd met de opkomst van de e-bike zien we een enorme diversifiëring in type fiets en gebruik: bakfietsen, fietskarren, cargo-bikes, tricycles, ... De fiets is daarmee terug van nooit weg geweest. Het imago en gebruik van de fiets zitten in de lift doordat het vaak wordt gekoppeld aan waarden als eenvoudig, vrijheid, gezondheid en beleving. Voor steeds meer doeleinden, inclusief het transport van kleine vrachten, kan de fiets ingezet worden en gaat het de 'concurrentie' aan met het (overige) gemotoriseerd verkeer. Onderzoek van VITO toonde recent aan dat investeringen in fietsinfrastructuur altijd lonen én zichzelf tot 14 keer terug betalen, voornamelijk op het vlak van gezondheid, leefmilieu en verkeersveiligheid.

Het is van groot belang dat we infrastructureel voldoende ruimte geven aan deze fietsrevolutie. De omslag in cultuur en infrastructuur dienen samen te gaan. Goede infrastructuur nodigt uit en biedt comfort. De combinatie van elektrische fietsen met goede infrastructuur op lange afstand (fietssnelwegen), op zichzelf, maar ook in de combinatie met hoogwaardig OV bieden nieuwe mogelijkheden. Het bereik en aandeel in de modal split van de fiets kan een enorme schaa sprong nemen omdat hiermee afstand (bereik), snelheid en flexibiliteit gekoppeld worden..



Naast omgevingsfactoren zoals fietsinfrastructuur en verkeersveiligheid vormen ook psychosociale, culturele, politieke en institutionele factoren er voor of al dan niet voor de fiets wordt gekozen. Dus net als voor de andere innovaties geldt ook hier dat technologie en infrastructuur niet de enige factoren zullen zijn voor een drastische verandering in ons mobiliteitssysteem.¹⁰ Het verzilveren van de enorme potentie van de fiets in Vlaanderen vergt dan ook een beleid dat op al deze factoren ingrijpt.¹¹

Hoge dichtheden, gecombineerd met een diversiteit aan voorzieningen hebben een positieve invloed op fietsgebruik. Omgekeerd heeft fietsgebruik ook een positieve invloed op intensief ruimtegebruik. Het is dan ook belangrijk dat (lokale) overheden in die samenhang tussen ruimtelijke verdichting, functiemenging- en de inrichting van publieke ruimte steeds het STOP-principe effectief toepassen.

In de stad en dorpscentra is de fiets gebruiksvriendelijker en sneller dan een auto en het openbaar vervoer. Door voetgangers en fietsers voldoende ruimte te bieden in het ontwerp kan beter ingespeeld worden op de bereikbaarheid en kan het ontwikkelings- en verdichtingspotentieel in de stad of dorp vergroten. Een fietsvriendelijk beleid kan bovendien voor een groot stuk gegenereerd worden zonder dure infrastructuuringrepen: bijvoorbeeld door de aanleg van bijkomende fietssnelwegen en de verdere uitbouw van het fietsknooppuntennetwerk, door een straat het statuut van 'fietsstraat' te geven, of door ze autovrij te maken, door de verwijdering van obstakels, enz.

De fiets heeft als modus op zich heel wat potentie om te groeien en als alternatief te gelden voor de auto of het openbaar vervoer. Maar in een vervoersmarkt waar genetwerkte mobiliteit steeds belangrijker wordt, biedt de combinatie met de fiets in voor- en natransport heel wat mogelijkheden. Met deelfietsystemen zoals blue-bike, Velo in Antwerpen en Vill'o in Brussel wordt zowel een vervangend als aanvullend aanbod voor het klassieke openbaar vervoer voorzien.¹²



¹⁰ Een deel van fietscultuur heeft dezelfde snelheidscultuur/gerichtheid op snelle verplaatsing van A naar B als de auto, wat gezamenlijk gebruik met recreatieve fietsers (of oudere en jongere fietsers die zich in zo'n omgeving sneller onveilig voelen) moeilijk maakt. Daar moet voldoende aandacht voor zijn als we fietsen als vervoersmiddel breder willen verspreiden.

¹¹ Het Vlaams Fietsbeleidsplan zet alvast in op drie pijlers: fietsbeleid, fietsinfrastructuur en fietscultuur. Ook Fietsberaad Vlaanderen presenteerde haar handboek Sterk Fietsbeleid, dat vanuit deze verschillende insteken aantoonde wat mogelijk is.

¹² Ter illustratie: Brompton verkoopt nergens ter wereld meer vouwfietsen per hoofd van de bevolking, dan in Vlaanderen

Het Urban Cycling Institute van de Universiteit van Amsterdam berekende op basis van huidige spitsreistijden tussen stedelijke regio's dat de combinatie (plooi-)fiets en openbaar vervoer, in vergelijking met de auto, steeds sneller is. Fietzers hebben een actieradius die optimaal kan ingezet worden, zeker indien een stedelijke regio over meerdere stations beschikt. De fiets in het Daily Urban System biedt dus heel wat voordelen.

Net als voor OV moeten de prioriteiten en gemeentegrensoverschrijdende aanpak op regionaal niveau worden aangestuurd. In Nederland lanceerde Rijkswaterstaat i.s.m. de Fietzersbond het concept van Netwerken van regionale fietsroutes. Per regio wordt daarbij het kernnetwerk van hoogwaardige verbindende fietsroutes uitgewerkt. Voor de uitvoering van het programma kunnen provinciale en lokale overheden beroep doen op het programma "Beter Benutten", waarin overheden projecten kunnen indienen die met minder middelen meer effectieve mobiliteit kunnen garanderen. In Vlaanderen kunnen per regio dergelijke (mind) maps ontwikkeld worden vertrekkende van het fietshoofdrouthenetwerk zoals door de provincies werd ontwikkeld. Net om de fiets als belangrijke schakel in een mobiliteitsnetwerk te kunnen uitbouwen is de aanpak en afstemming op regionale schaal noodzakelijk.

Vlaanderen telt op dit moment al heel wat innovatieve fietsondernemingen. 'Flanders Bike Valley' probeert die industriële ontwikkelingen te clusteren, terwijl Fietsberaad Vlaanderen de lokale besturen ondersteunt in de toepassingen op het terrein. Het gaat dan onder meer over de ontwikkeling van nieuwe cargofietsen, voorrang voor fietsers op fietswegen een studie naar het gebruik van speed pedelecs, en de samenhang tussen de fiets als transportmodus en het uitgavenpatroon in de detailhandel. De keuze om van Vlaanderen een fietsregio te maken is dus ook van economisch belang.

4.1.4. Slimme combinaties van vervoersmiddelen en functies

Er moet zowel ingezet worden op een fysiek knooppuntenbeleid als op het (virtueel) verknopen van diensten. Slimme combinaties van vervoersmodi zullen meer wind in de zeilen krijgen als we het vervoeraanbod en evenementen in tijd en ruimte beter op elkaar afstemmen. Het gaat dus niet alleen om de combinatie van modi, maar ook om de combinatie van functies, bestemmingen en voorzieningen, waardoor 'ketenverplaatsingen' makkelijker en logischer worden. Bijvoorbeeld een kinderopvang vlakbij het station, winkels en sociale voorzieningen nabij belangrijke haltes.

'Mobility as a Service' (MaaS / Mobiliteit als dienst) is een ontwikkeling die wereldwijd opgang maakt.¹³ Het staat voor een pakket van diensten en modi die gebundeld aan de gebruikers worden aangeboden. De combinatie van het wijdverbreide gebruik van smartphones en apps, de opkomst van 'deeleconomie', big data, internet of things en zelfrijdende voertuigtechnologie maakt heel wat nieuwe mobiliteitsdiensten mogelijk.



In feite gaat MaaS een stap verder in de trend waarin reeds in heel wat stedelijke regio's een mobiliteitspakket van OV-vervoerdiensten samenstellen, gaande van een eengemaakt toegangsbewijs tot en met een volledig geïntegreerd aanbod van verschillende modi. Wat MaaS er aan toevoegt, is dat een uitgebreider pakket van zowel private als publieke mobiliteitsdiensten (via een app) makkelijk toegankelijk is, zowel voor reservatie als betaling

MaaS past in een trend van deelsystemen waarbij niet het bezit telt maar de toegang tot diensten en informatie van belang is. Het gaat dus niet om wat je hebt, maar om wat je kan beleven. De ontwikkeling van MaaS biedt nieuwe kansen om tot slimmere combinaties te komen van vervoersmiddelen. Op maat van de specifieke verplaatsing kan dan steeds een specifiek vervoermiddel of combinatie van vervoersmiddelen gekozen worden.

MaaS vergt naadloze overstappen. Indien we in Vlaanderen erin slagen om knooppunten beter te ontwikkelen dan kan de combinatie van delen – fietsen – openbaar vervoer ook in onze veelal verstedelijkte omgeving een duurzaam alternatief bieden voor de wagen. Ook de slimme combinatie van autogebruik met andere vervoersvormen past in de efficiënte uitbouw van dit hele systeem. P+R voorzieningen bij de eindhalte van regionale lijnen, de uitbouw van auto-deelsystemen en cambio-plaatsen bij stations en belangrijke knooppunten kunnen mee instaan voor vlotte 'ketenverplaatsingen'. En hoe meer verplaatsingen hun beslag krijgen binnen dat intermodale systeem, hoe vlotter ook het autoverkeer.

¹³ Helsinki is het bekendste voorbeeld (www.maas.fi), maar ook in o.a. Hannover (Hannovermobil 2.0), Wenen (Smile), en andere Duitse regio's (Qixxit) wordt het concept al toegepast.

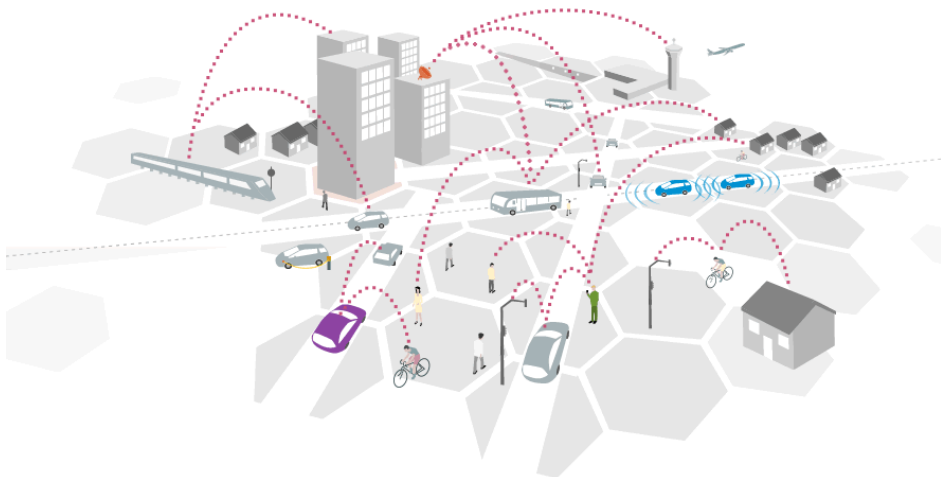
In Vlaanderen zien we nu al heel wat nieuwe (gedeelde) vervoersdiensten tot ontwikkeling en verdere doorgroei komen (Cambio, Tapazz, Bolides, Partago, PickMeUp). Er is dus heel veel dynamiek zowel vanuit het bedrijfsleven en als bottom-up vanuit burgers en organisaties, maar achter die ontwikkeling van vervoersdiensten schuilen veel verschillende maatschappelijke en economische belangen. Het concept van Mobiliteit als een dienst vereist een herverdeling tussen de stakeholders in mobiliteit. Het is uitermate belangrijk dat de Vlaamse en lokale overheden dit proces in goede banen leiden en regulerend optreden.



Het vereist dat de overheid een globale visie opmaakt en spelregels en kaders vastlegt om tot een optimaal aanbod van mobiliteitsdiensten te komen in functie van de brede maatschappelijke doelen. Zowel op Vlaams niveau zal het in opmaak zijnde BRV en Mobiliteitsplan Vlaanderen dus zowel moeten inzetten op *framing* (enkele krijtlijnen uitzetten en regelgeving en houvast bieden) als op *inspiring* (door ambitieuze doelstellingen op te nemen, prikkelend werken in functie van innovatie).

Ook lokaal – best op stadsregionaal niveau – zal de overheid een dergelijke dubbele regie in handen moeten nemen. Het is belangrijk dat op (stads)regionaal niveau prioriteiten worden geformuleerd in samenhang met ambitieuze en meetbare doelstellingen rond duurzaamheid, innovatie en leefbaarheid met als doel radicale en ingrijpende veranderingen te bekomen.¹⁴ Op die manier worden overheden en regionale stakeholders uitgedaagd om met innovatieve oplossingen te komen. We moeten beseffen dat heel wat burgers, lokale start-ups en/of (middel)grote bedrijven hun kennis en expertise willen inzetten om mobiliteitsdiensten (en andere smart city-diensten) te ontwikkelen. Het is cruciaal dat we die lokale kennis maximaal weten te valoriseren.

¹⁴ Zie bijvoorbeeld het Smart City framework Wenen



Het gaat daarbij om twee zaken: (1) kennis die we in Vlaanderen opbouwen - met bijhorende producten en diensten – hier toepassen en ook durven exporteren en (2) zelfs al worden oplossingen elders bedacht, dan nog zullen tests nodig zijn om innovaties in onze maatschappij, ruimte, cultuur en bestuurlijke context in te passen.

Het real-life toepassen van innovaties is dan ook belangrijk om ervaring en kennis op te doen over maatschappelijke inbedding van nieuwe technologie en de beleving bij diverse sociale groepen of leefstijlen. Vlaanderen start nu pilootprojecten basisbereikbaarheid. Hierbij kan best ook ingezet worden op burgerparticipatie. Er is nood aan onderzoek wat betreft de behoefte en de regie van mobiliteit voor sociaal zwakkeren. Het is de taak van de overheid er op aan te sturen dat mobiliteitsoperatoren ook deze groepen een voldoende bediening geven.

4.1.5. Van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid

De wijze waarop basismobiliteit in Vlaanderen de afgelopen jaren werd ingevuld, gaf het signaal dat openbaar vervoer overal kan en zal worden georganiseerd waar er bewoning is. Dat maakt het openbaar vervoer niet enkel onrendabel, het geeft ook het signaal dat verdere ruimtelijke spreiding aanvaardbaar is. Zoiets werkt dus niet. Openbaar vervoer is de vervoerswijze van de grote getallen: op grote assen met veel woon- en werkgelegenheid en, aanvullend, op momenten met grote vervoersvraag. Bovendien werd basismobiliteit verbonden aan de locatie van de woonplaatsen en niet van de bestemmingen. Nochtans is de bestemmingszijde (afstand tot halte en natransport) evenzeer bepalend om al dan niet voor het openbaar vervoer te kiezen.

Basismobiliteit moet dus op een veel subtielere manier worden vormgegeven. Niet enkel in de vorm van klassiek openbaar vervoer (tram of (bel)bus), gevormd door het basisnetwerk, maar ook via nieuwere vervoersconcepten. Hierbij moet de overheid op zoek naar een delicaat evenwicht tussen enerzijds maximaal kansen bieden voor de ontwikkeling van een sterk basisnetwerk van openbaar vervoer en anderzijds de kansen van flexibele vraag gestuurde diensten maximaal te benutten. Ons mobiliteitsaanbod louter gaan baseren op de 'vraag' houdt immers het risico in dat de polarisering

tussen mobiele en mindermobiele burgers nog toeneemt doordat mobiele burgers dan meer zeggenschap krijgen.¹⁵

Het belangrijke aspect van vervoersarmoede dient dan ook niet louter beantwoord te worden door een aanbod van openbaar vervoer, zeker voor de *'last mile'* kunnen andere mobiliteitsoplossingen (deelsystemen, vrijwilligersnetwerken...) efficiënter en beter op maat zijn. Er dient bovendien meer ten gronde nagedacht te worden over hoe vervoersarmoede het best wordt aangepakt. Wat ons betreft betekent dit o.a. inzetten op ruimtelijke maatregelen (TOD), zoeken naar koppelingen met het hoger aangehaalde kernnetwerk en het inzichtelijk maken van mobiliteitsconsequenties van ruimtelijke keuzes.

Dat betekent ook dat niet alleen De Lijn verantwoordelijk mag gesteld worden voor het aanbieden van basisbereikbaarheid omdat dit samenhangt met ruimtelijke en maatschappelijke keuzes op (stads)regionaal niveau. Als ziekenhuizen of scholen omwille van schaalgrootte sommige van hun vestigingen sluiten en verhuizen naar eerder afgelegen locaties, dan zou het logisch zijn dat zij (al dan niet gedeeltelijk) de verantwoordelijkheid opnemen voor de organisatie van basisbereikbaarheid. Net zo min is het nog aanvaardbaar dat sociale huisvesting op slecht bereikbare locaties wordt ingeplant.

4.1.6. Een nieuw, verruimd en ambitieus OV-beleid

Veelal beschouwen we openbaar vervoer in zijn klassieke betekenis: als een door de overheid aangeboden publieke dienst bestaande uit collectieve vervoersmodi (trein, tram, metro, bus). In navolging van de internationale koepel van openbaar vervoerbedrijven (UITP)¹⁶ zijn wij ervan overtuigd dat we in Vlaanderen moeten evolueren naar een ander en ruimer begrip van openbaar vervoer.

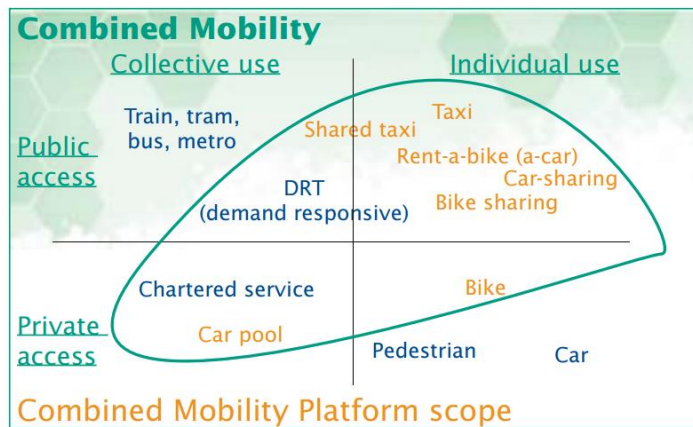
Het is bijvoorbeeld voor een OV-bedrijf niet (langer) voldoende om iemand van A naar B te brengen. De reiziger verlangt een hoogwaardige 'dienst' waarbij betrouwbaarheid, flexibiliteit, beleving belangrijke componenten worden. Ons digitaal tijdperk maakt bovendien het personaliseren van openbaar vervoer mogelijk. Om dit te realiseren moet openbaar vervoer opgevat worden vanuit een totaalpakket van vervoersoplossingen, waar diensten van zowel publieke als private dienstverleners in opgenomen worden.

OV moet dus ingepast worden in een veel bredere mobiliteitsstrategie waarin bijvoorbeeld ook een autodeel- en parkeerbeleidsplan zijn opgenomen. Een openbaar vervoerbeleid van de toekomst matcht collectieve vervoersmodi (trein, tram, metro, bus) met meer flexibeler mobiliteitsdiensten en ruimtelijke ontwikkelingen. De regierol voor openbaar vervoer en het garanderen van intermodaliteit is een kerntaak van de overheid. Uiteraard moet de overheid niet alles zelf als publieke dienstverlener aanbieden maar ze moet wel het kader bieden waarin publieke en private actoren de noodzakelijke diensten kunnen ontwikkelen.¹⁷

¹⁵ Martens, K. 2006. "Basing Transport Planning on Principles of Social Justice." Berkeley Planning Journal 19(1):1-17.

¹⁶ Arthur D. Little, 2014, The Future of Urban Mobility 2.0 en UITP, 2011, Becoming a real mobility provider; UITP position paper.

¹⁷ De overheid moet maatschappelijke doelen bewaken en afdwingen. M.a.w. de overheid dient vereisten op te leggen: bv. delen van data, verplichte en volledige integratie op een éénbetalersysteem, transparantie, dienstverlening, wat bij te laat komen, etc.



Bron: UITP, 2011

Dit betekent ook dat de rol van onze huidige publieke openbaar vervoersaanbieders zal moeten veranderen. De conceptnota basisbereikbaarheid geeft alvast een aanzet, maar we willen toch een veel grondiger maatschappelijk debat over de rolverdeling van de diverse overheden, openbaar vervoerbedrijven en private aanbieders van vervoer of mobiliteitsdiensten.

Geïntegreerde mobiliteitsplatformen worden het best op regionaal niveau ontwikkeld, zodat de planning, het aanbod, de informatie, de dienstverlening en de betaling op gecoördineerde wijze kunnen worden uitgewerkt. Publieke aansturing van dergelijke platformen is noodzakelijk. De mate waarin publieke en private partijen de opdrachten verdelen vergt politieke keuzes. Die specifieke keuzes kunnen ook per regio verschillen om zo beter in te spelen op de lokale ruimtelijke context en specifieke mobiliteitsbehoeften.

4.2. KIEZEN VOOR RUIMTELIJKE KWALITEIT

4.2.1. Een actief locatiebeleid, met verdichting op knooppunten

Kiezen voor knooppunten betekent schaarste elders. Wil men de kansen van de knooppuntlocaties van het openbaar vervoer daadwerkelijk vergroten en het rendement van de openbaarvervoer-verbindingen verbeteren, dan moet op andere locaties een restrictief beleid gevoerd worden. Binnen het grondgebied van een gemeente, maar ook over de gemeentegrenzen heen, is meer aansturing en samenwerking nodig om groei compacter te organiseren en beter afgestemd op de context en de potenties van de omgeving en de plek.



Dat betekent dat woon(uitbreidings)gebieden die verder van dit netwerk gelegen zijn, niet worden ontwikkeld, of dat kleine lokale bedrijventerreinen er niet komen, maar dat geopteerd wordt voor verdichting van het wonen rond de knooppunten en voor bundeling van economische activiteiten die wel mogelijkheden bieden voor ontsluiting met openbaar vervoer.

Kiezen voor hogere densiteit en functievermenging impliceert ook het creëren van nabijheid. Daardoor wordt een vlotte bereikbaarheid gegarandeerd, maar dan met minder verkeer dan in de huidige situatie. Bovendien zijn nabijheid en densiteit ook noodzakelijk om voldoende massa te genereren voor collectieve vervoerssystemen.

Het creëren van nabijheid via kernversterking en openbaar vervoer is zelfs een noodzaak om onze mobiliteit betaalbaar te houden en ons Vlaams stedelijk kerngebied bereikbaar te houden met aandacht voor leefkwaliteit. Om toegang tot activiteiten en diensten voor de toekomst te garanderen, is ruimtelijke nabijheid dan ook een randvoorwaarde. Dat betekent dat voldoende winkels, werkplekken, ontspanningsmogelijkheden, ziekenhuizen, scholen en dergelijke, in de nabijheid van woonplaatsen dienen ingeplant te worden. Concentratie van ontwikkelingen biedt agglomeratievoordelen en brengt jobs en werknemers dicht bij elkaar. Dit zal ook winst opleveren op vele andere terreinen: collectieve duurzame energie, robuuste open ruimte, aantrekkelijke publieke ruimte...

Concentratie van ontwikkelingen biedt agglomeratievoordelen en brengt jobs & werknemers dicht bij elkaar.

De keuze om in bepaalde gebieden niet meer te ontwikkelen, zal in sommige gevallen (economische) compensaties vereisen. Om dit financieel en maatschappelijk aanvaardbaar te maken, zijn er instrumenten nodig die dergelijk sturend ruimtelijk beleid kracht kunnen bijzetten. Aanpassing van de gemeentelijke financiering is onvermijdelijk (en dringend) en nieuwe pistes zoals verhandelbare bouwrechten of stedelijke ruilverkavelingen moeten daarom snel getest en uitgewerkt worden. Een sterk restrictief locatiebeleid zal dan niet alleen bijdragen aan een optimalisering van onze mobiliteit en bereikbaarheid, het zal ook maatschappelijke winsten genereren op vlak van open ruimte die kunnen ingezet worden voor landbouw, bosuitbreiding, natuur, waterberging, recreatie enz.

4.2.2. Verkeersruimte integreren in de publieke ruimte

De openbare ruimte is de belangrijkste verkeersruimte. Ze zou per definitie ook een aangename publieke ruimte moeten zijn. De ruimte waar mensen letterlijk 'verkeren', elkaar ontmoeten, met elkaar communiceren en interageren. We moeten dan ook de ruimte creëren voor kwalitatieve ontmoetingsplekken in de verkeersruimte. In plaats van een ontwerp in functie van louter (verkeers)technische vereisten, moeten pleinen, wegen, bruggen meer vormgegeven worden als betekenisvolle oriëntatie- en rustpunten. Plaatsen in onze dagelijkse route waar we even halt houden om te genieten van de omgeving en het landschap.



In stads- en dorpskernen domineren auto's door hun massale en nadrukkelijke aanwezigheid vaak de publieke ruimte. Het én-én-beleid dat in Vlaanderen overheerst laat het lokale openbaar vervoer tussen – of in het beste geval naast – de wagens opereren. De fietsinfrastructuur wordt meestal als laatste ingepast. Op het sociale aspect van de fiets – naast elkaar kunnen fietsen – wordt in concrete ontwerpen als eerste toegegeven, ondanks het kleinere ruimtebeslag. Hierdoor wordt er nauwelijks winst geboekt voor leefkwaliteit, maar blijft de winst vaak beperkt tot minder uitstoot van fijn stof of lawaai van bussen of treinen. De kwaliteitswinst in binnenlandse en buitenlandse projecten komt er pas als publieke ruimte in ere wordt hersteld door minder gemotoriseerd verkeer. Naast fiets en te voet, bieden trams en bussen - door hun veel lagere frequentie, hogere verkeersveiligheid, kleiner ruimtebeslag en minder lawaai – hiervoor het antwoord.

Ook de ruimtelijke inrichting op microniveau draagt bij aan het toegankelijk maken van diverse voorzieningen: goede voetpaden en comfortabele fietsinfrastructuur zijn één voorbeeld van dwingende randvoorwaarden. De publieke ruimte als ruimtelijke structuur, mee vormgegeven door verkeersinfrastructuur, bepaalt dus in belangrijke mate in hoeverre basisbereikbaarheid voor iedereen te garanderen is.

We spenderen met zijn allen veel tijd onderweg. Die tijd brengen we deels door in wachtruimtes, haltes of stations. Stations vormen een stads- of dorpsportaal. Ze geven bezoekers een eerste indruk van de stad of gemeente. Na de transformatie van de grote stations, is de opwaardering van de stations in kleine steden en gemeenten dringend aan de orde. Willen we de overstap naar het openbaar vervoer voor een grotere groep reizigers en forenzen aantrekkelijk maken, dan moeten ook deze stations en halteplaatsen, de knooppunten in het netwerk, aangename publieke ruimtes worden.

De commotie die vandaag bijna onvermijdelijk opdoemt bij de aanleg van nieuwe infrastructuur is voor een groot stuk terug te brengen tot een vraag over leefkwaliteit. Daarin staat niet enkel de vraag *wat* we doen, maar ook *hoe* we dit doen voorop. We moeten dus meer inzetten op kwaliteit; en dat kan enkel door te investeren in ontwerp en proces. We leggen wegen, spoorlijnen en kanalen aan om plekken met elkaar te verbinden, maar de inpassing in het landschap laat vaak te wensen over. Paradoxaal genoeg vormen die verbindingen helaas ook hindernissen voor wie wil oversteken. De inbedding van snelwegtracés, nieuwe trein- en trambeddingen in het bestaande landschap moet met zorg gebeuren. Zo niet ontstaan er breuken in het landschap en onoverbrugbare of onveilige barrières tussen woonkernen.



Foto: Jeroen Musch

Geïntegreerd infrastructuurontwerp beperkt niet alleen de hinder van de nieuwe weg, maar is erop gericht het omringende landschap te versterken en de verstedelijkte omgeving te verbeteren. Denk hier bijvoorbeeld aan het overkappingsvoorstel van Ringland (afbeeldingen hieronder), dat naast mobiliteit ook aandacht besteedt aan (groen)voorzieningen, extra woongelegenheden, gezondheid... Ook de aanleg van het verkeersknooppunt Lummen en de A11 betekenen een kwaliteitsinjectie voor de omgeving.

Infrastructuurbermen kunnen ingezet worden om ontbrekende groenverbindingen te maken en nieuwe haltes kunnen uitgewerkt worden tot nieuwe ontmoetingsplekken in de buurt. Slimme passages kunnen de barrièrewerking van bestaande infrastructuur overwinnen.

Geen donkere tunnels onder de sporen of winderige bruggen over de snelweg maar aangename shortcuts voor buurtbewoners die als volwaardige publieke ruimte kunnen functioneren.

4.3. INVESTEREN IN RUIMTELIJKE PROCESREGIE

Om ruimtelijke processen sneller te kunnen realiseren zal meer rekenschap moeten worden gegeven aan de socio-culturele complexiteit. Een procesregie die op zoek gaat naar maximale betrokkenheid en draagvlak is daarbij cruciaal.

De vorige Vlaamse regering heeft met een aantal decreetwijzigingen geprobeerd de vergunningsprocedures te vereenvoudigen en te versnellen. Maar op de kern van het probleem werd onvoldoende ingegaan: de maatschappelijke inbedding en het planningsproces. Het zijn niet een teveel aan inspraak of de te lange procedures die zorgen dat een aantal grootschalige projecten in Vlaanderen slechts moeizaam gerealiseerd geraakt. Bovenlokale lusten gaan immers te vaak gepaard met lokale lasten en verkrijgen daarmee de kans op een breed (lokaal) maatschappelijk draagvlak.

De huidige Vlaamse regering kiest in haar regeerakkoord voor *'een meer geïntegreerde en gebiedsgerichte benadering'*. De beleidsnota Omgeving heeft het over *'geïntegreerde gebiedsontwikkeling voor een kwaliteitsvolle leefomgeving met een evenwichtige mix van functies'*. Laat dit de aanzet zijn om te kijken hoe een herwaardering van infrastructuur en aangepaste mobiliteit kan bijdragen tot aangename leefomgevingen. De omgevingsvergunning biedt een unieke kans tot een heel nieuwe aanpak omdat ze ertoe kan leiden dat de schotten tussen sectoren en actoren worden neergehaald.

*We moeten naar een herwaardering van infrastructuur en mobiliteit als
positieve maatschappelijke projecten*

In de huidige aanpak wordt een tijdrovend MER (milieueffectenrapport) ingezet om te onderbouwen waarom men kiest voor dat ene (hopelijk) minst schadelijk traject of project. Dit is een erg negatieve houding ten aanzien van nieuwe investeringen inzake infrastructuur, mobiliteit en economie. Het is niet te verwonderen dat dit leidt tot allerlei protest. We moeten naar een herwaardering van infrastructuur en mobiliteit als positieve maatschappelijke projecten. Dat kan door planningsprocessen zo te organiseren dat gebiedsgerichte investeringen - of het nu om infrastructuur, woningen of bedrijvigheid gaat - ook een meerwaarde betekenen voor de lokale gemeenschap.

Omgevingsplanning en geïntegreerde ontwerpen met veel aandacht voor de omgeving kunnen daarbij een belangrijke aanzet zijn. Het vergt vooral een sterke ruimtelijke procesregie, vanuit een regionaal platform, met alle stakeholders samen. Het moet uitmonden in een participatieve en sectoroverschrijdende zoektocht naar ontwikkelingsmogelijkheden met regionale en lokale win-wins. Naast een betere juridische robuustheid, moet vooral naar een inhoudelijk eerlijk proces toegewerkt worden. Slechts dan kan *'Not In My Back Yard'* (Nimby) plaats maken voor *'Please In My Back Yard'*.

4.3.1. Mobiliteit verbinden met (stads)regionale ontwikkeling

In de 19^{de} en begin 20^{ste} eeuw werden infrastructuur en mobiliteit herhaaldelijk en bewust ingezet als mechanisme om de groei van een stad te sturen, een regio te verenigen en zelfs om een volledige provincie te koloniseren.¹⁸ Ondertussen is de mobiliteit voor het grootste gedeelte een auto-mobiliteit geworden. De auto is een 'vlaktevuller'. Van deur tot deur is die in alle richtingen even snel. Hierdoor zijn we de kunst van geïntegreerd ontwerp en beleid de voorbije decennia kwijtgeraakt. In Vlaanderen lopen de laatste jaren complexe investeringsprojecten vaak in de vergunningsfase vast, door een gebrek aan afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijke planning én vooral door een gebrek aan maatschappelijk draagvlak.



Momenteel wordt het mobiliteitsvraagstuk vaak te laat in het planningsproces bekeken. Het gevolg is dat mobiliteit dan vaak nog weinig marge heeft en probleemoplossend te werk moet worden gegaan. Bovendien wordt het mobiliteitsvraagstuk in ruimtelijke structuurplanning meestal louter verkeers-technisch en - voor het openbaar vervoer - eenzijdig bedrijfstechnisch benaderd. Parameters zoals wegcapaciteit, snelheid, rendabiliteit en performantie en veiligheid domineren. Aandacht voor omgeving of buurt zijn vaak secundair. Ook tussen verschillende bestuurlijke entiteiten of betrokken departementen ontstaan er inhoudelijke tegenstrijdigheden en is er vaak een gebrek aan samenwerking en afstemming. De koppeling tussen de vervoerswijzen, maar ook de ruimtelijke context en ontwikkeling worden naast elkaar of zelfs los van elkaar beschouwd.

(Foto: Zürich, waar mobiliteit en stadsontwikkeling goed gekoppeld worden)

¹⁸ Zie boek From Flux to Frame – Maarten Van Acker 2014

Het leeuwendeel van de investeringen en middelen gaat nog steeds naar het autosysteem, waardoor de vervoersmaatschappijen NMBS (federaal) en De Lijn (Vlaams), omwille van eng efficiëntie denken tot het minimum gereduceerde vervoersplannen moeten maken die vaak te weinig voeling hebben met de wensen uit de diverse regio's. Steden, gemeenten en regio's hebben het gevoel weinig mogelijkheden te hebben om te sturen, terwijl ruimtelijke planning op lokaal niveau (inplanting bedrijven, suburbane retail, woningen, verkavelingen, ruime parkeernormen ...) dan weer onvoldoende rekening houdt met de eigenheid van openbaarvervoersstructuren en hun exploitatie. Niet verwonderlijk dat er dus een mismatch wordt ervaren tussen het (lokale) ruimtelijk beleid en het bovenlokaal gevoerde mobiliteitsbeleid. Betere relaties tussen lokale en bovenlokale besturen en tussen de verschillende departementen en de openbaarvervoersmaatschappijen kunnen dan ook aanzienlijke mobiliteitswinsten opleveren.

Mobiliteits- en infrastructuurbeleid dienen dan ook een zeer centrale functie te krijgen in de algemene (stads)regionale ontwikkeling. Naast het bevorderen van de bereikbaarheid zelf (voor diverse vervoerswijzen) zijn ook vraagstukken over milieu, gezondheid, groenstructuren, klimaat ... hieraan te koppelen en als evenwaardig in een ontwikkelingsproject mee te nemen. We pleiten er dan ook voor om diverse infrastructuurprojecten en vervoersplannen in Vlaanderen te herbekijken. Er is een absolute nood aan een koppeling en afstemming van programma's. Door verschillende stedelijke en regionale infrastructuur- en andere projecten met elkaar te verbinden en in een strategische visie in te bedden, kan een maatschappelijke consensus groeien voor economische, ecologische en sociale belangen.

4.3.2. Lusten en lasten beter verdelen door koppeling van programma's

Omdat het maatschappelijke en economische leven zich op het regionale echelon afspeelt, is dit ook de schaal waarop participatieve democratie, medezeggenschap en medebeheer het meest zinvol kan georganiseerd worden.¹⁹ Om regionale samenwerking echt te doen slagen moeten we ervoor zorgen dat denkprocessen bij burgers, bedrijven en organisaties zich ook naar dat schaalniveau gaan oriënteren. Regionale samenwerking impliceert dus ook het creëren van een belangengemeenschap op dat schaalniveau.²⁰ Naast het probleem van herschaling van processen is er echter ook vaak een probleem van framing²¹. Investerings in belangrijke dossiers gebeuren vaak erg sectoraal als gevolg van hoe de Vlaamse overheid is georganiseerd. Doordat men reducerende frames hanteert, worden heel wat kansen gemist. Een meer geïntegreerde benadering op regionaal niveau biedt kansen om makkelijker naar win-win te zoeken voor diverse stakeholders.

Traminfrastructuur aanleggen die een stadscentrum verbindt met een groene randstedelijke gemeente botst in Vlaanderen vaak op weerstand (Ekeren, Brasschaat ...) De plannen worden vaak gezien als een soort paard van Troje waarbij samen met de tram de zogenaamde stedelijke problemen mee de rand worden ingeduwd. Maar dit is een valse tegenstelling. Bewoners van de groene rand werken, ontspannen, winkelen... in hetzelfde stedelijk veld of 'daily urban system' als de stedelijke bewoner. Stad en rand zijn in elkaar vervlochten. Het gaat om identiteit of misschien correcter: het ontbreken van een gedeelde identiteit. Stad en rand worden te vaak gezien als tegengestelden, terwijl ze samen de stedelijke regio vormen. We moeten dat in Vlaanderen terug durven erkennen. We moeten die stereotypering en polarisering doorbreken en samen een complementair verhaal durven schrijven. In een dichtbebouwde regio als Vlaanderen is er gewoon meer potentieel voor verzet omdat altijd wel iemand geraakt wordt door beslissingen. Bij elke nieuwe ontwikkeling, verdichtingsopgave of functieverweving creëren we telkens opnieuw een potentieel voor conflict. Dit vergt meer dan procesregie, maar is maatschappelijk project waarin mensen bereid zijn externaliteiten van verweven functies te 'verdragen' in ruil voor meerwaarde ervan.

Als harde infrastructurele programma's - waar vaak veel weerstand tegen bestaat - gekoppeld kunnen worden aan andere programma's (natuurontwikkeling, investering publieke ruimte en voorzieningen ...) dan kunnen lusten en lasten binnen de regio beter worden verdeeld. Het komt er dus op aan dat door koppeling van programma's bewoners, politici en andere belangengroepen ook meer oog hebben voor de globale baten in hun regio. De sleutel om hiertoe te komen zit in ruimtelijke procesregie die vertrekkend vanuit een inhoudelijk maatschappelijk debat erin slaagt keuzes te maken die rechtvaardig en legitiem worden ervaren.²²

¹⁹ Zie Loeckx e.a. 2014, Wat met Brussel?

²⁰ Zie Cabus e.a. 2009

²¹ 'Framing' is een concept dat sterk uitgewerkt is door Ervin Goffman (1974; Frame Analysis: An Essay on the Organization of Experience) en later door George Lakoff (2014; THE ALL NEW Don't Think of an Elephant!) . Het kan gedefinieerd worden als een structurerend denkbeeld dat samenhang en betekenis geeft.

²² Tom Coppens, 2014, Hoorzitting Vlaams Parlement

4.3.3. Stakeholdermanagement en beheersing van sociale complexiteit

De Vlaamse overheid laat zien met haar decreet Complexe Projecten dat projecten tot een succes brengen heel wat procesmanagement vraagt. Het gaat daarbij om:

- Open communicatie en transparantie
- Participatie
- Maatwerk
- Oplossingsgericht samenwerken
- Geïntegreerde aanpak
- Procesregie in handen van actoren

Jammer genoeg stellen we vast dat de gangbare praktijk in Vlaanderen hier nog ver van staat. Naast een decreet zal meer werk moeten gemaakt worden van een andere cultuur. Niet de duurtijd van de procedures, maar de kwaliteit van de processen zullen de snelheid van projecten verhogen.

Stakeholdermanagement is dus belangrijker dan versnellen en versoepelen van procedures. Het vergt immers:

- Meer aandacht voor verdeling lusten en lasten
- Actief op zoek gaan naar win-wins
- Betrokkenheid creëren
- Benutten van de kracht van het ontwerp

4.3.4. Regionale regisseurs

In die zin kan een regionale regisseur een belangrijke figuur zijn in het betrekken van de belangengemeenschap en het zoeken naar windows of opportunity. Figuren als de gouverneur, de overkappingsintendant, bouwmeester... zijn momenteel overbevraagd. Dit toont dat de nood aan 'facilitatief leiderschap'²³ of 'samenbindend leiderschap'²⁴ enorm groot is.

Wij pleiten ervoor ook dergelijke regisseurs aan te duiden per regio. De regisseur moet iemand zijn die in de regio bij diverse stakeholders vertrouwen geniet en die om die reden zich voor het belang van de regio kan inzetten om in moeilijke dossiers toch samen met de diverse stakeholders toch knopen door te hakken. Hij/zij (en het team) moet ook aan dossiers trekken/duwen.

²³ Facilitative leadership style (Greasley, S., Stoker, G. (2008))

²⁴ Maak verschil: krachtig inspelen op regionaal-economische opgaven. Studiegroep Openbaar Bestuur. Rapport | Maart 2016 (89 pagina's)

De regisseur moet iemand zijn die in de regio bij diverse stakeholders vertrouwen geniet en die om die reden zich voor het belang van de regio kan inzetten om in moeilijke dossiers toch samen met de diverse stakeholders toch knopen door te hakken

Verschillende diensten van de provincie vervullen nu al een belangrijke rol in het afstemmen, coördineren, ondersteunen, faciliteren van beleid over de gemeentegrenzen heen. Met name de gebiedsgerichte werking in de verschillende provincies leveren op dit vlak erg nuttig werk. Het lijkt ons dan ook zinvol om die administratieve diensten in te zetten als ondersteunende diensten voor de regio's. Hun contact met lokale actoren gekoppeld aan hun bovenlokaal perspectief is cruciaal bij het vormen van regionale visies en beleidskeuzes. Ook binnen sommige intergemeentelijke samenwerkingsverbanden wordt een dergelijke coördinerende en regisserende rol opgenomen.

Op zich zijn er dus al heel wat mensen op het terrein actief als regionale regisseurs (projectleiders of voorzitters van gemeentelijke samenwerkingsverbanden of bovenlokale projecten) maar ze worden nu vaak in hun werking beperkt door de verkokerde werking van de Vlaamse overheid. Wanneer ze aan de slag kunnen gaan met het mandaat van regionale platformen en programma's waarin ook bovenlokale overheden zich in engageren kan met meer daadkracht een samenhangend beleid voor ruimte en mobiliteit gevoerd worden.

4.3.5. Middenveld, economische actoren en burgerbewegingen moeten sterker wegen op ruimtelijke agenda

Het is van belang dat het (georganiseerd) middenveld zich ook meer gaat buigen over (stads)regionale ruimtelijke opgaves en oplossingen. Het is bijvoorbeeld hoopgevend dat het VBO en VOKA zich bekommeren over een geïntegreerde ruimtelijke aanpak van de mobiliteitsuitdagingen in en rond Brussel. Het zou goed zijn dat andere middenveldorganisaties hierop inpikken en zoeken naar een *common ground* en vanuit die gedeelde visie aanbevelingen formuleren naar de overheid.

Het moet gezegd: ook in de zogenaamde huidige succesvolle stedelijke regio's is zo'n regionale samenwerking er niet zonder slag of stoot gekomen. Het vergt een continue (politieke) strijd tussen verschillende belangengroepen binnen zo'n regio. Een strijd zoals Straten-Generaal, Ademloos en Ringland die nu voeren in Antwerpen. Ook in Zürich is sinds de jaren 1970 permanent een strijd gevoerd voor meer leefbaarheid, waarbij tegenstellingen tussen stad en rand ook regelmatig de kop op staken.



4.3.6. Benut de kracht van het ontwerp

In de zoektocht naar een meer geïntegreerd en breder gedragen beleid rond ruimte en mobiliteit kan het belang van het ontwerp en ontwerpend onderzoek niet genoeg onderstreept worden. Samen met de regionale aanpak is in Vlaanderen ook ontwerp een belangrijk instrument in de zoektocht naar een toekomstbestendige en gedragen ruimtelijke strategie.

Om burgers en andere stakeholders mee te laten denken in regionale ruimtelijke beslissingen en mobiliteitskeuzes is een helder en wervend verhaal van groot belang. Hierin kan de waarde van ruimtelijk ontwerp niet genoeg benadrukt worden.

Een kwaliteitsvol ruimtelijk ontwerp slaagt er immers in voor complexe opgaven niet enkel functionele, aantrekkelijke, innovatieve en betaalbare oplossingen te ontwikkelen, maar deze ook op een heldere manier aan een breed publiek kenbaar te maken. Via ontwerp kan betrokkenheid gecreëerd worden. Ringland of Regionet Leuven zijn zo toonbeelden in Vlaanderen.

Het ruimtelijk ontwerp kan dan ook voor verschillende doelen en doelgroepen ingezet worden tijdens het proces en zo helpen om keuzes (zichtbaar) te maken en betrokkenheid te creëren. Het kan de verschillende mogelijkheden schetsen en door heldere beelden consensus proberen te zoeken in het spanningsveld van individuele en collectieve belangen. De kracht van het ontwerp zit daarom vooral in het feit dat het toelaat de vaak technocratische aanpak van projecten te kunnen overstijgen.



4.4. REGIONALE SAMENWERKING EN ORGANISATIE

4.4.1. De regionale schaal wordt steeds relevanter

De economische, maatschappelijke en bestuurlijke werkelijkheid manifesteert zich in toenemende mate op regionaal niveau.²⁵ De dagelijkse werkelijkheid van burgers, bedrijven, verenigingen ... speelt zich niet af binnen een dorp of gemeente, maar in een ruimer regionaal veld of wat we kunnen vatten met de term 'Daily Urban System'.

Regio's verschillen grondig van elkaar op gebied van bevolking, ruimte en landschap. Het is dus niet meer dan logisch dat ook de mobiliteitsvragen in het Meetjesland anders zijn dan die in de regio Leuven, of dat de uitdagingen in Limburg verschillen van die aan de kust. In Vlaanderen zijn er grote verschillen in ruimtelijke structuur en dynamiek en dus zijn er telkens andere mobiliteits- en stedenbouwkundige oplossingen nodig. Nochtans worden de hoofdlijnen van het mobiliteitsbeleid vandaag nog in sterke mate uitgezet door een generiek en verkokerd bovenlokaal beleid, dat ontoereikend is voor de specifieke noden per regio.



Bron: Planbureau voor de Leefomgeving

Gemeente, provincie of Vlaanderen zijn naar ons aanvoelen geen van allen de relevante schaal om tegemoet te komen aan de uitdagingen van de toekomst (circulaire economie, klimaat, energie, sociale cohesie, gezondheid ...). Hiervoor is nood aan een regionale agenda en bijhorend bestuurlijk en organisatorisch kader. De huidige administratieve en bestuurlijke fragmentatie belemmert de kansen om ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid adequaat op elkaar af te stemmen.

²⁵ Maak verschil: krachtig inspelen op regionaal-economische opgaven. Studiegroep Openbaar Bestuur. Rapport | Maart 2016 (89 pagina's)

De regionale schaal komt ook in Vlaanderen steeds meer aan het venster kijken en er zijn verschillende pistes die nu verkend worden. We denken bijvoorbeeld aan de oproep voor het sociaaleconomisch streekbeleid, de regioscreening en de mogelijke bundeling van samenwerkingsverbanden, vervoersregio's uit de conceptnota basisbereikbaarheid, gebiedsgericht beleid in de ontwerpnota Witboek Beleidsplan Ruimte ...

Ruimtelijke beslissingen kennen een toenemende complexiteit als gevolg van verregaande technocratisering, specialisatie, sectoralisering en verkokering. Die toenemende techniciteit vergt steeds meer van politici en diensten op alle bestuurlijke niveaus. Het is echter een feit dat zeker op het lokale niveau de bestuurskracht sterk op de proef wordt gesteld.²⁶ Een meer geïntegreerde benadering op stadsregionale schaal moet ook de bestuurskracht vergroten en tot een hoger democratisch gehalte van de besluitvorming kunnen leiden.

Toch ligt een slagkrachtige samenwerking tussen gemeenten in Vlaanderen moeilijk, uit schrik dat dit de opstap zou kunnen zijn naar de gevreesde fusies van gemeenten, extra bestuurlijke drukte en/of de afschaffing van de provincie. Een afstemming van agenda's van de verschillende actoren per regio is echter hoe dan ook noodzakelijk. Enkel dan kunnen ambities qua bereikbaarheid, een goede afwikkeling van verkeers- en vervoerstromen, een schone lucht, open ruimte ... waargemaakt worden. In Frankrijk zorgen de *Communautés Urbaines* en recent de *Métropoles* voor een geïntegreerde regionale aanpak. In Zwitserland wordt op kantonnaal niveau de nodige afstemming gezocht en ook Nederland werkt aan de vorming van metropoolregio's. Ieder land en elke regio moet binnen zijn eigen context op zoek naar de best werkbare formule.

4.4.2. Regionale samenwerking: geen bestuurlijke blauwdruk, geen vrijblijvendheid

Om ook in Vlaanderen en Brussel tot een geïntegreerde aanpak van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op regionaal niveau te komen, is een slagvaardige samenwerking tussen de verschillende overheden en de bedrijven voor openbaar vervoer nodig, met een duidelijk mandaat en de nodige beslissingskracht om projecten te sturen. Dit vergt een herijking van bevoegdheden en middelen tussen de actoren. De essentie is dat samenwerking wordt georganiseerd op bovengemeentelijk vlak, binnen een ruimtelijk samenhangende regio en vanuit een sterke wisselwerking over diverse sectoren heen en waarbinnen multimodale mobiliteitsnetwerken als ruggengraat dienen te worden uitgebouwd.

Nu al proberen bepaalde regio's samen te werken rond mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling (bv. Regio Kortrijk en Turnhout), maar een *coalition of the willing* blijkt in de praktijk onvoldoende. Een dergelijk verband heeft enkele sterke richtlijnen nodig. In Frankrijk speelt bijvoorbeeld de klimaatdoelstelling en olieafhankelijkheid een cruciale rol in beslissingen aangaande infrastructuur en mobiliteit. Vlaanderen heeft op dit vlak behoefte aan een sterker kader en een stimulans om tot geïntegreerde regionale samenwerking te komen, zonder dat er een te rigide structuur wordt

²⁶ Peter Cabus e.a. (2009) Een sterke stad en een sterke stadsregio

opgelegd. De kwestie Brussel – als deel van de ‘Vlaamse Ruit’ – vraagt zelfs een bovengewestelijke aanpak, een samenwerkingsverband met langetermijnvisie om de politieke polarisering te overstijgen.

Een nieuwe bestuurlijke blauwdruk voor Vlaanderen willen we niet voorstellen. Het is ook een bewuste keuze om niet te pleiten voor een bovenlokale bestuursvorm, ter vervanging van de provinciebesturen, zoals bv. de Communauté de Ville of Métropole in Frankrijk. Een doorgedreven decentralisatie - met eigen bevoegdheden voor een bovenlokale bestuursvorm – roept immers veel vragen op wat betreft efficiëntie, betaalbaarheid... Bovendien betekent dat in onze regio de facto een ontmanteling van de Vlaamse overheid. Met ons voorstel kiezen we voor een realistisch perspectief – rekening houdend met de politiek–bestuurlijke effecten van de staatshervorming – en op maat van de kleine schaal van Vlaanderen.

De praktijk wijst uit dat in Vlaanderen het louter stimuleren van lokale besturen en andere actoren om een regionaal beleid te voeren geen succes heeft. We pleiten daarom om een meer dwingend onderhandelingskader op te stellen, maar waarbinnen lokale dynamiek en autonomie nog voldoende ruimte hebben. We willen daarom opteren voor een systeem dat vergelijkbaar is met de ‘agglomeratieprogramma’s’ in Zwitserland (zie kader).

Zwitserse agglomeratieprogramma’s

Om tot een nieuwe, grensoverschrijdende samenwerkingsstructuur te komen en om verkeer en stedenbouw beter op elkaar af te stemmen, zijn in Zwitserland in 2001 de ‘Agglomeratieprogramma’s’ in het leven geroepen. Een agglomeratieprogramma is een planningsinstrument waarmee verschillende thema’s binnen een agglomeratie gecoördineerd worden. Het steunt zowel op horizontale samenwerking (tussen partners binnen de agglomeratie) als op verticale samenwerking (tussen federale, kantonale en gemeentelijke instanties). Het wordt gestuurd door een aparte projectorganisatie, waarin alle partners vertegenwoordigd zijn. De programma’s moeten ertoe bijdragen dat agglomeraties hun problemen efficiënt oplossen en zich ontwikkelen volgens de principes van duurzame stadsontwikkeling. Voor de kantons en de gemeenten zijn ze bindend. Alle door het federale ARE gedefinieerde agglomeraties – dat zijn er vijftig – kunnen een agglomeratieprogramma indienen. Zo’n programma moet gebaseerd zijn op een strategisch ontwikkelingsconcept voor de gehele agglomeratie. Vanuit dit concept worden dan verschillende integrale stedenbouw- en verkeersprojecten geformuleerd. Deze projecten worden door het ARE aan de hand van strenge criteria (duurzaamheid, kosten-baten) beoordeeld. Op basis daarvan worden de prioriteit van het project en de federale financiële bijdrage vastgelegd. Het ARE beoordeelt en financiert projecten, maar bemoeit zich er dus niet inhoudelijk mee. Een gemeente mag dus een nieuwe rondweg aanleggen, ook als die in de ogen van het ARE volstrekt zinloos is, maar moet die dan wel zelf betalen.

Bron: Han Van de Wetering, Ruimte 17, april 2013

De Vlaamse overheid moet regio’s uitdagen om ambitieuze, geïntegreerde projecten uit te werken. Om dit te bereiken kan best op Vlaams niveau een decreet uitgevaardigd worden dat regio’s aanzet om wat betreft het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid samen te werken. Combinatie van stimuli en verplichtingen moeten druk geven aan overheden om meer over de gemeentegrens heen te gaan samenwerken, plannen, investeren en beheren. Het decreet zou alvast volgende aspecten moeten regelen:

- **Regionale ontwikkelingsprojecten en platformen**

Lokale overheden samen met Vlaamse overheden (AWV, De Lijn, Ruimte Vlaanderen ...) en NMBS moeten binnen de regio samen een visie uitwerken en regionale prioritaire strategische projecten detecteren. Op zijn minst moet de samenhang van mobiliteit en ruimte uitgewerkt worden, maar daar kan ook een veel ruimer pakket van thema's aan gekoppeld worden.

Die regionale ontwikkelingsprogramma's moeten aan een aantal vereisten voldoen:

- Geïntegreerde aanpak van mobiliteit en ruimte
- Opgebouwd vanuit duurzaamheid (klimaatdoelstellingen, sociale cohesie, circulaire economie, natuur- en biodiversiteitsontwikkeling ...)
- Participatief tot stand komen
- Kosten-baten analyse

Om tot regionale ontwikkelingsprogramma's te kunnen komen moeten regionale (onderhandelings)platformen opgericht worden.. De wijze waarop iedere regio zich daadwerkelijk organiseert moet voldoende open blijven om de lokale context voldoende te kunnen laten spelen.

- **Organisatorisch kader en financiële ondersteuning**

Het onderhandelingsplatform verdient slagkracht en dus moeten programma's en strategische projecten ook politiek gedragen te worden. Lokale besturen moeten hiervoor structureel ondersteund worden door de Vlaamse overheid: qua organisatiestructuur, financiële middelen en qua instrumentarium. Bovendien kan een platform ook slechts werken als de Vlaamse administraties met voldoende gemandateerde en op elkaar afgestemde vertegenwoordigers zijn afgevaardigd.

Essentieel is ook dat de Vlaamse overheid een deel van de nu verkokerde budgetten (van de departementen MOW en Omgeving, maar ook Onderwijs, Welzijn, Economie, ...) bundelt opdat regionale samenwerkingsprojecten ondersteund kunnen worden. We zien dit als een hefboomfinanciering zoals momenteel het Stadsvernieuwingsfonds werkt.



4.5. EEN AANGEPAST ALGEMEEN BELEIDSKADER

4.5.1. Private investeringen als hefboom

Middelen voor ruimte en infrastructuur op een meer geïntegreerde manier inzetten, vergt ook aanpassingen in de wijze waarop financieringsstromen lopen. Overheden besteden veel geld om de bereikbaarheid te garanderen. Voldoende wegcapaciteit, onderhoud, publieke parkeerplaatsen... De kosten worden vaak niet of slechts indirect doorvertaald naar de gebruiker of de baatnemer. Door de grote hoeveelheid middelen die geïnvesteerd wordt in weginfrastructuur is het rendement van de parallelle investeringen in openbaar vervoer eerder laag.

Fileproblemen hoeven niet te resulteren in een opdracht voor de overheid om extra wegcapaciteit te creëren of missing links te vervullen. In Nederland toont het project 'De Verkeersonderneming' dat wanneer bedrijven, overheden en vervoersbedrijven de handen in elkaar slaan ook snel resultaten kunnen worden geboekt. De Verkeersonderneming²⁷ is een publiek-private samenwerkingsorganisatie met partners als het Havenbedrijf, ondernemingen, transporteurs, die in een regio een marktplaats voor mobiliteit creëren. File, en dus schaarste aan ruimte op de weg, is de aanleiding voor een marktplaats waar aanbieders van mobiliteitsoplossingen hun diensten verkopen aan burgers en werkgevers.

Nu is er vaak een onevenwichtige verdeling tussen lusten en lasten doordat slechts een beperkt aantal private partijen de meerwaarde opstrijkt van publieke investeringen.

In tijden van besparing moet de schaarste van publieke middelen als een kans gezien worden om een nieuwe weg in te slaan en een draagvlak te vinden voor een meer directe koppeling van kosten en baten van mobiliteits- en infrastructuurinvesteringen. Nu is er vaak een onevenwichtige verdeling tussen lusten en lasten doordat slechts een beperkt aantal private partijen de meerwaarde opstrijkt van publieke investeringen. Door infrastructuur, investeringen in openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkelingsprojecten aan elkaar te koppelen, kunnen niet alleen de lusten en de lasten evenwichtiger verdeeld worden, maar kunnen door samenspraak ook ontwerpen gerealiseerd worden die een win-win opleveren voor diverse partijen. De agglomeratieprogramma's in Zurich zijn hiervan een succesvol voorbeeld.

In Vlaanderen werd reeds zeer veel woon(uitbreidings)gebied gereserveerd op locaties die niet op duurzame wijze kunnen ontsloten worden. Bestemmingsruil of verhandelbare ontwikkelingsrechten zouden hiervoor een oplossing kunnen bieden. Bovendien zouden we in Vlaanderen even goed projectontwikkelaars kunnen laten meebetalen voor een beter openbaar vervoer.

²⁷ Zie www.verkeersonderneming.nl

Geld dat nu besteed wordt aan onder- en bovengrondse parkeervoorzieningen kan aangewend worden voor investeringen in andere modi. Dat vergt tegelijkertijd een doordacht parkeerbeleid en een verstandig tarievenbeleid. Hier kan Bazel inspiratie bieden: de prijs van een abonnement om te parkeren op het publieke domein is gekoppeld aan de prijs van een openbaarvervoersabonnement.

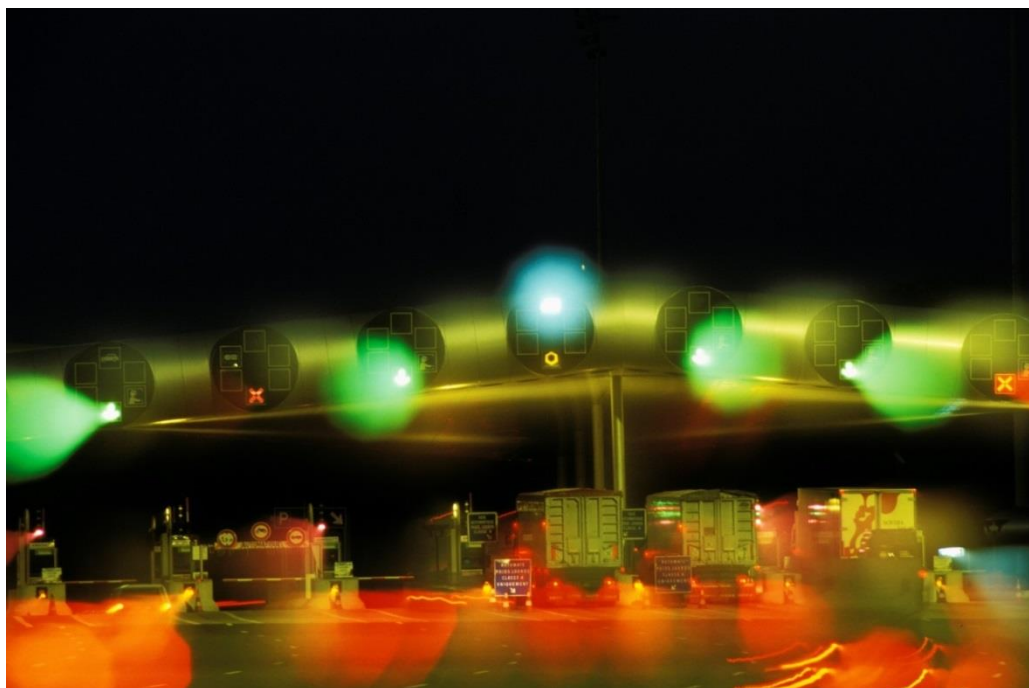


Door het gestaag groeiend aantal gezinnen dat nood heeft aan een nieuwe woning wordt nog massaal geïnvesteerd in woningbouw. Ook de economische transformatie en groei leiden nog steeds tot heel wat nieuwe investeringen in kantoren, bedrijfsgebouwen, verkoopsruimtes, enz. Deze investeringen koppelen aan mobiliteitsoplossingen is de inzet voor een welvarend Vlaanderen.

In stadsvernieuwingsprojecten is PPS een voorwaarde voor subsidiëring en procesbegeleiding. Vele private investeerders hebben deze aanpak leren appreciëren. Een dergelijke aanpak moet ook verruimd worden naar investeringen in infrastructuur en mobiliteit. We moeten kunnen verwachten dat middelen van private investeerders gekoppeld worden aan de overheidsmiddelen voor infrastructuur en voorzieningen. Door een koppeling van ruimtelijke ontwikkeling (woonprojecten, kantoren, bedrijfsgebouwen, winkelcentra) aan de uitbouw van het mobiliteitssysteem kan zowel programmatorisch, ontwerpmatig als financieel een win-win gehaald worden.

4.5.2. Het financieel en fiscaal beleid stroomlijnen

Momenteel staat het federale fiscaal beleid haaks op een duurzaam mobiliteitsbeleid. Het stimuleert niet enkel de aankoop en het gebruik van salarismotors, maar ondersteunt in woon-werkverkeer ook nog eens verre afstanden. Hoe verder men woont, hoe meer men fiscaal kan terugvorderen.²⁸ Wie een tankkaart heeft, ziet zijn/haar loon stijgen naargelang hij/zij meer met de auto rijdt. Het mobiliteitsbudget kan een opstap zijn om het gebruik van duurzamere modi te stimuleren, maar is onvoldoende om een werkelijke omslag te maken naar een efficiënter en duurzamer transportsysteem.



Daarnaast dient ook gezegd dat we voor elke vervoerswijze het meest gunstige regime van Europa hebben: salarismotors, terugbetaling openbaar vervoer én fietsvergoeding (studie van de European Cyclist Federation). De sturingskracht van de maatregelen gaat zo helemaal niet alleen verloren, het kost handenvol verloren geld. Ook de OESO kaartte dit al eerder aan.

Er dus is nood aan een stroomlijning van financiële en fiscale maatregelen, met duurzaamheid als basis. Voorlopig zijn accijnzen op brandstoffen de belangrijkste manier waarop autogebruik financieel wordt ontmoedigd. Op zich zijn deze niet voldoende om de maatschappelijke kosten van autogebruik te dekken en sturen ze ook onvoldoende op tijd en plaats. Er is duidelijk nood aan een tax shift.

²⁸ Volgens een Federaal onderzoeksrapport van Beldam maken de 350.000 salarismotors de helft van de ochtend- en avondfiles uit.

De Vlaamse overheid hoeft niet te wachten op het federaal beleid om zelf de bakens uit te zetten. Met de invoering van een systeem van rekeningrijden kan al een mobiliteitssturend beleid uitgewerkt worden. De praktijkervaringen in Stockholm, London (beide congestieheffingen) en de Maut in Duitsland tonen aan dat dit realistisch is. Ook op lokaal niveau kan via een coherent en doortastend parkeerbeleid sturend opgetreden worden, zonder dat dit de stedelijke economie in het hart treft. Integendeel, vaak zijn net de meest succesvolle winkelstraten het minst autogericht.

*Wie een tankkaart heeft, ziet zijn/haar loon stijgen naargelang hij/zij
meer met de auto rijdt.*

Sinds 1 april 2016 moeten alle eigenaars van vrachtwagens van meer dan 3,5 ton een kilometerheffing betalen voor het gebruik van de autosnelwegen en bepaalde gewest- en gemeentewegen in België. Om pas echt mobiliteit sturend te kunnen zijn zal ook voor personenvervoer over de weg een slimme kilometerheffing ingevoerd moeten worden. Dit betekent dat wie veel rijdt, vooral in de spits, langs congestiegevoelige wegen en met een wagen die meer dan gemiddeld uitstoot, zal door een kilometerheffing meer betalen. Wie minder dan gemiddeld rijdt, de spits of bepaalde wegen mijdt zou minder betalen dan vandaag het geval is. Die kostprijs per kilometer moet er dus toe leiden dat minder verkeer via de weg verloopt.

Opdat een slimme kilometer daadwerkelijk mobiliteitseffect kan ressorteren – en dus niet bedoeld voor extra overheidsmiddelen – moeten voldoende kwalitatieve alternatieven beschikbaar zijn. We moeten dus naar een robuuster systeem van genetwerkte mobiliteit. Het in dit Manifest Mobiliteit voorgestelde regionale mobiliteitsbeleid op basis van Transit Oriented Development is hiervoor het meest aangewezen. Een dergelijke geïntegreerde aanpak is dus zowel vanuit mobiliteits- als vanuit financieel oogpunt de meest toekomstgerichte keuze.

